

AL VOLANTE DEL FERRARI 355



SENSACIONES DE F1

Motor 16

5 de julio 1994 • Num. 559 • 375 ptas.



Korando Family
**AVENTURA
A BUEN PRECIO**

VACACIONES

VIAJES POR FRANCIA, AFRICA Y ESPAÑA • LOS COCHES MAS DIVERTIDOS • MOTOS DE AGUA • CIEN CONSEJOS PARA VIAJAR TRANQUILO • COMO CARGAR SU COCHE



Mitsubishi Space Wagon
SIETE EN LA CARRETERA



Böös Viva 3.100 U
CON LA CASA A CUESTAS

LOS NUEVOS SEAT TOLEDO

¿Dónde acaban los más exigentes sistemas de seguridad y empiezan los más altos niveles de placer en conducción? En los NUEVOS SEAT TOLEDO es difícil de apreciar. Ambos conceptos —seguridad y confort— están perfectamente integrados. Fundidos de tal forma que es imposible saber hasta que punto se está disfrutando de uno u otro.

¿Por ejemplo? Escuche su nuevo motor 2.0 l. 16 V. La potencia en estado puro. 150 caballos para una conducción más dinámica. Más segura. Sistema antibloqueo, ABS Mark IV.



Tecnología alemana.

Todo ello protegido, blindado por los 4 costados, gracias a una robusta estructura de 6 anillos y a sus barras de protección lateral, reforzando así los puntos más próximos a los ocupantes.



TENGA LA ABSOLUTA SEGURIDAD

Una caja fuerte diseñada para proteger lo más valioso de un coche. Su interior, ahora más amplio y confortable. Con mayor equipamiento y ergonomía perfeccionada. Y por encima de todo, pensada para proteger a quien viaja dentro.



Por eso los NUEVOS TOLEDO pueden incorporar además de lo más avanzado en seguridad activa, lo último en seguridad pasiva. Doble Airbag, para conductor y pasajero. Desde 1.725.000* ptas.



Difícilmente encontrará un coche igual. Tenga la absoluta seguridad.

Y aprovechése ahora de las excepcionales condiciones de financiación de FISEAT.

* Precio final recomendado. IVA, transporte, ahorro promocional y subvención gubernamental incluidos. Válido hasta fin de mes en Península y Baleares.



E S T A S E M A N A

5 EDITORIAL
8 PUNTO DE MIRA
18 AL VOLANTE
Audi A6. El Audi 100 es sustituido por el nuevo A6.

22 Ferrari 355. El nuevo coche salido de Maranello ofrece sensaciones de Fórmula 1.

32 Seat Toledo 2.0 GTI 16V. Seat utilizará el nuevo Toledo para mejorar su imagen deportiva.

35 EXTRA VERANO
Korando Family. Un 4x4 razonable de precio y completo de equipamiento.

41 Viaje a Marruecos.

46 Böos Viva 3100 U. Esta autocaravana, la mejor opción para vacaciones en familia.

50 Por tierras de Francia.

54 Mitsubishi Space Wagon. El monovolumen japonés, un viajero de gran capacidad.

59 Ruta de Paradores.

63 100 consejos para un viaje tranquilo.

72 Cómo colocar el equipaje. El equipaje cambia las reacciones del coche.

77 PRECIOS

108 DEPORTE
Ferrari F-1. ¿Por qué no logra triunfos el equipo rojo?

112 A todo gas.

116 CET en Montmeló. Alfa domina sin oposición.

120 Baja Portugal.

123 Rallye de tierra de Orense. Mía Bardolet logra su primera victoria de la temporada.

128 G. P. de Holanda de motos. Crivillé y Aspar vuelven a subir al podio.

130 JUAN BALLESTA



32 El Seat Toledo 2.0 GTI 16V es el coche más potente del fabricante español.



30 Opel prueba en Alemania un coche eléctrico con batería de mayor duración.



126 Éxito español en Assen. Crivillé (en la foto), 3º en 500. «Aspar», 2º en 125.



68 Motos de agua: juguetes de verano.



116 Adrián Campos consiguió a los mandos de su Alfa Romeo 155 la victoria en Montmeló.

820
este verano sí!

INSUPERABLES

LA GRAN CILINDRADA
AHORA A TU ALCANCE



1.180.000 pts.

1.570.000 pts.

1.025.000 pts.

1.310.000 pts.

VFR750F
1.706.900 pts.
1.570.000 pts.
IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos

HONDA
Come ride with us



EN LA RED DE CONCESIONARIOS Y SERVICIOS OFICIALES HONDA

Motor 16

Director:
Angel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turres (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Fernando Cañizal, Simonetta Garhi, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Lloca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Francisco Podadera (Diseño), M^a Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), José M^a Ormazabal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: **MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 86 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcora, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao. VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 327 03 60 y 327 01 56.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. **RIGHT 1989.** Depósito Legal: M. 30.247. 1989. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), AUTO (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGARE (Suecia).

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. **Consejero Delegado:** Luis Salama. **Director General Comercial:** Juan López.

EDITORIAL

Felices y seguras vacaciones

DE nuevo estamos en verano. Poco a poco nos iremos desconectando de una dura temporada llena de tensiones, sobresaltos y corrupción. Es tiempo de comenzar a pensar en la mejor forma de relajarnos un poco, que buena falta nos hace a todos. Y también de ser positivos y esperar que el próximo curso, que se inicia en septiembre, sea diferente y mejor. Ese es otro de los objetivos de las vacaciones, recuperar el optimismo.

En Motor 16 queremos aportarles ideas que les ayuden de la mejor forma a organizarse unos días diferentes para que disfruten y consigan todo lo anterior. Para ello hemos contado con tres premisas. Primero, la relacionada con aquellos que lo que desean es potenciar o recuperar la comunicación entre los suyos, familiares o amigos. En este caso, nada mejor que programar un viaje en grupo. Después, hemos tenido en cuenta a los que prefieren alejarse de lo convencional y del tan anunciado *overbooking* de los hoteles de las playas de moda. Y por último, a los que aman la aventura y quieren descubrir nuevos y hermosos parajes sobre cuatro ruedas.

Para ellos hemos seleccionado un conjunto de ideas, como son viajar en una autocaravana siguiendo la ruta de los castillos franceses que circundan el río Loira, alternándolo con parques

de atracciones y ocio. Recorrer un país africano como Marruecos con un todoterreno o realizar rutas por España en un monovolumen y hacer parada y fonda en hospedajes incomparables, eso sí, que precisen de reserva anticipada.

En este número, para no olvidarnos de nada, les contamos también cómo es el comportamiento de su coche según la carga que lleve encima y les ofrecemos cien consejos para que su viaje no sufra ninguna sorpresa desagradable. Y a los que aman la diversión basada en emociones nuevas, les hemos preparado un reportaje sobre el juguete de moda para este verano: las motos de agua.

Ante tan buenas perspectivas, sólo un consejo. Prudencia en la carretera. No arriesgue tontamente su vida o la de los demás. Vigile su velocidad antes de que lo hagan por usted los nuevos radares móviles que están ya en funcionamiento en las carreteras españolas. Una infracción captada por ellos puede romperle el presupuesto de sus vacaciones. Un despiste al volante, la vida. Además, recuerde que si falta a las normas de tráfico, irá contra el quinto mandamiento de la Iglesia Católica, lo que equivaldría a cometer un pecado mortal. Y del infierno no le sacará, a estas alturas, ni Felipe González.

ANGEL CARCHENILLA

Usted nos hace pensar.

Mucho.

Nos hace replantearnos,
día a día,
cada uno de los automóviles
que construimos.

Y usted ha hecho que durante 25
años el Audi 100 fuera evolucionando
hasta dar paso al nuevo Audi **A6**

Mírelo, es obra suya.

El Audi **A6** lleva refuerzos
laterales firmemente unidos a las
puertas y zonas preparadas para
absorber la energía de un impacto.

Airbag para conductor y acompa-
ñante.

Frenos ABS.

Usted nunca se ha cansado de pedir.

Y en Audi siempre hemos estado
encantados de poderle dar.

El **A6** va a darle algo que
usted reclamaba hace tiempo.

Un diseño de líneas clásicas sobre
un fondo totalmente innovador. Lo
mismo en versión Berlina que Avant.

La calidad.

Una palabra cuyo significado va
a entender enseguida a los mandos del
nuevo Audi **A6**

Unos acabados concienzudos.

La mejor calidad de materiales. El
todo en equipamiento. Y una idea de
confort que le será difícil olvidar.

Usted pedía aire acondicionado.

Y en esto no le hicimos caso. El nuevo
Audi **A6** lleva un sistema inteligente
de climatización que destierra el aire
acondicionado convencional: el Clima-
tronic. Que le da en todo momento el
clima exacto que, con un solo dedo,
usted haya seleccionado.

Pero usted sabe que cuando más
se debe pedir, es cuando más posibili-
dades hay de recibir.

Y así se ha hecho con el motor
del **A6**

Ha pedido un motor de vanguardia
que tenga 2.800 c.c., 6 cilindros en V y
174 CV.

Ha pedido un motor de 2.600 c.c.
y 150 CV que sea capaz de garantizarle
las máximas prestaciones en absoluto
silencio.

Y ha pedido un motor que haya
batido el récord mundial en bajo con-
sumo: el diesel TDI.

Pues ya los tiene.

También hemos pensado en cómo
conseguir que el nuevo Audi **A6** que

usted se compre, siga nuevo dentro de
10 años. Tenga un elevado valor de
recompra. Le siga apor-
tando satisfacciones.

Si desea más
información llame al
teléfono 900-100 621

Así que lo hemos galvanizado.

Por ambas caras. En 27 sofisticadas
fases de tratamiento.

¿Pedía una buena garantía?

El **A6** le da 10 años contra la
perforación por corrosión.

Y hay una cosa que usted pidió
desde el primer momento que entró en
una curva sobre mojado. Tener el con-
trol total sobre el vehículo.

También se lo damos.

Mediante un tren de rodaje que
incorpora tracción permanente a las
cuatro ruedas en versiones quattro®.

Hace 25 años usted empezó a
pensar el **A6**

Nosotros sólo lo hemos hecho.

Señoras y señores, el nuevo Audi.

Audi A6



Audi
A la vanguardia
de la técnica



Señoras y señores, el nuevo Audi.

SEMÁFOROS

Aún no hace una semana que el alcalde de Madrid manifestaba su apoyo incondicional a la Policía Municipal. En aquella ocasión, Alvarez del Manzano salía al paso de una acusación de malos tratos a un ciudadano extranjero, por parte de agentes de la Policía Municipal. Pues bien, tres días después, otros agentes son expedientados por irregularidades varias. Lo quiera o no el alcalde, la Policía Municipal de Madrid tiene una imagen, entre los ciudadanos de la capital, bastante lamentable. No se les reconoce su autoridad ni, en muchos de los casos, la preparación adecuada. Y cada día peor. Esta situación no es buena para nadie.

Se cumplen en estas fechas los cien números de la revista Tráfico, editada por la Dirección General y en la actualidad dirigida por Jesús Soria. «Tráfico» no sólo es una de las publicaciones de mayor difusión de este país, sino que ha sabido contactar con la sensibilidad de los conductores españoles, denunciando casos como el de la Ruta del Bakalao, que marcaron un hito en el periodismo de denuncia y que no siempre se reconoce en una publicación estatal. Nuestra más cordial enhorabuena a todo el equipo de colegas.

MOTOR DE GAS

Bugatti a más de 350 km/h

RESULTA difícil creer que una marca consagrada a las altas prestaciones como Bugatti, dedique gran parte de su tecnología a la evolución de un motor alimentado por gas. Sin embargo, el prestigioso ingeniero Mauro Forghieri, toda una institución en la Fórmula 1 y ahora director técnico de Bugatti Automobili, ha dedicado casi un año a desarrollar un sistema de alimentación por gas destinado al motor del EB 110 GT. La patente del sistema, llamado Ecogas 2000, se ha ensamblado en el poderoso motor de 12 cilindros con 60 válvulas y cuatro turbocompresores que, alimentado por gasolina, desarrolla 560 caballos de potencia a 8.200 revoluciones por minuto. Con la modificación Ecogas 2000 la potencia ha aumentado 90 caballos sin variaciones en las revoluciones del motor. Estas cotas han consolidado todavía más al Bugatti EB 110 GT como el coche de serie más potente del mundo, y curiosamente, este récord se ha logrado con un motor alimentado por gas natural y con una emisión de gases combustiónados por debajo de los límites más severos existentes en los Estados Unidos de América.



MAYOR INTEGRACION

Mazda y Ford al ataque

FORD y Mazda han retomado las conversaciones para llegar a una estrategia conjunta en Europa.

Actualmente, Ford tiene el 24,5 por ciento de las acciones de la marca japonesa y está interesada en la participación de su socio nipón en sus programas de globalización de productos. Los puntos que se van a tratar afectan a campos tan diversos como son la cooperación técnica o la posibilidad de realizar una *joint venture* para fabricar coches.

La elevada cotización del yen está haciendo estragos en las cifras de Mazda en Europa, por lo que no es descabellado pensar que Ford fabricase algún coche pequeño de la gama Mazda en sus plantas inglesas, aunque, hoy por hoy, tal y como ha declarado el presidente de Mazda, Yoshihiro Wada, no hay ningún acuerdo en firme. También se especula con la posibilidad de que Mazda comercializase productos Ford en Japón con el anagrama de Mazda en el morro.



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

EN LAS MONTAÑAS DE TENNESSEE, el ansia de aprender de las jóvenes generaciones, se compensa con la sabiduría de los mayores.

Charles Ray McGee, tiene fama de ser el mejor entrenador de perros del Condado de Moore (aquí aparece todo orgulloso con su perro Jake). Él es la persona idónea con quien el joven Bob Hobbs debe hablar, si quiere empezar a educar a su cachorro.

Las mejores tradiciones de estas tierras, desde el adiestramiento de perros campeones, hasta la elaboración de un whiskey tan premiado como el nuestro, han pasado de generación en generación.

Después de probar Jack Daniel's se alegrará de saber que siempre seguirá siendo así.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

**NUEVA
GAMA
DERBI
VAMOS-94**

Con el fin de poder ofrecer una completa gama de scooters, a través de la cual el futuro comprador puede encontrar la mejor relación «Calidad-Precio-Prestaciones», el modelo Derbi-Vamos ha aumentado estas tres características. Por ser un vehículo de gran estabilidad, perfecta ergonomía, con dimensiones óptimas para el usuario europeo, potentes y dosificables frenos, se ha convertido en uno de los modelos más seguros del mercado. El modelo Vamos-R (210.000 pesetas) es una nueva incorporación a esta



gama de scooters, con una imagen diferente y dinámica y una fuerte personalidad en su diseño. Sus características más relevantes son horquilla delantera invertida Showa, freno de disco delantero mediante pinza Brembo serie oro, rejilla de escape personalizada, cúpula sport, nuevo tablier con reloj horario, indicador analógico de gasolina y cuentakilómetros parcial.



VERSIONES BASICAS

Honda amplía su gama de modelos

LA ofensiva comercial japonesa sigue siendo intensa en nuestro país. Honda acaba de anunciar el inicio de la comercialización de tres versiones básicas de sus populares Prelude, Accord y CRX, con motores de menor potencia, algo menos de equipamiento y, obviamente, más baratos.

El Prelude y el Accord recurren a un motor de 2 litros de 133 caballos el primero y de 115 caballos el segundo, mientras que el CRX, el interesante *roadster* de techo duro escamoteable eléctricamente, sigue fiel a su motor de 1,6 litros, pero con 125 caballos. En todos los casos, estos motores utili-

zan 16 válvulas e inyección electrónica. El precio para el Prelude es de 3,9 millones (700.000 pesetas menos que el VTEC de 185 caballos) y no incluye ni el aire acondicionado ni las llantas de aleación.

Para el Accord 2.0i, Honda ha fijado un precio de 2,5 millones para esta motorización más modesta y también un equipamiento más modesto, sin aire acondicionado, ABS ni retrovisores eléctricos. Finalmente, el CRX ESi cuesta 3,13 millones, casi 800.000 pesetas menos que la versión de 160 caballos, también sin aire y llantas de aleación.

TRAFICO

La Iglesia por la seguridad vial

LA moral católica se fundamenta en el respeto a la vida propia y a la de los demás, por eso la Iglesia, además de unirse al Pacto Social por la Seguridad Vial que recientemente se firmó en el Senado, ha ofrecido su capacidad de penetración a la D.G.T. para trabajar conjuntamente en la divulgación de la educación vial. El compromiso de la Conferencia Episcopal con Tráfico ha empujado a plasmarse con actuaciones directas a través del «Apostolado de la Carretera» y el Secretariado Nacional de Catequesis. El obispo de Coria-Cáceres, Ciriaco Benavente, y el director General de Tráfico, Miguel María Muñoz, presentaron las actuaciones

inmediatas, fundamentadas en la importancia de la familia como primera escuela para humanizar las carreteras y el papel de la Iglesia Católica en la educación de niños y adolescentes. Así, el Apostolado de la Carretera organizó el domingo 26 de junio el «Día de Responsabilidad en el Tráfico». Además, a propuesta de Tráfico, han visto la luz dos documentos destinados a las cate-

quis de niños y adolescentes que contemplan la educación vial en su dimensión moral, ya que la carretera para los cristianos, según el obispo de Coria-Cáceres, «debería ser un lugar privilegiado para demostrarse a sí mismo y a los demás el hermanamiento».



PUNTO DE MIRA

SEMINARIO VOLVO

Seguridad, por siempre

COINCIDIENDO con la celebración de la Final Volvo del «Conductor Seguro de Europa», la marca sueca organizó un seminario sobre seguridad en el cual se presentaron algunos datos y anécdotas de interés:

A partir de 1995 el sistema SIPSbag será introducido de forma gradual en la gama Volvo. Este dispositivo consiste en una bolsa de aire acoplada al asiento delantero que se infla en caso de colisión lateral. El funcionamiento del SIPSbag es más rápido que el ojo humano: el tiempo transcurrido desde el contacto con otro coche y el hinchado de la bolsa es de tan sólo 12 milisegundos.



También se presentaba una nueva sillita para niños, diseñada para ofrecer la máxima protección en caso de impactos frontales, posteriores o laterales. El niño se mantiene en su asiento mediante un cinturón de cuatro puntos que incluye un nuevo mecanismo de bloqueo y ajuste.

Volvo utiliza una Comisión de Accidentes (Volvo's Accident Commission) que estudia todos los siniestros en los que se han visto envueltos sus coches. Se analizan los motivos del accidente y los daños ocasionados a los pasajeros para poder estudiar la forma de evitarlos. Dicha Comisión posee un equipo de profesionales que realiza este trabajo desde 1970.

La utilización del cinturón de seguridad en las plazas traseras es mucho más importante de lo que pueda parecer, no sólo por la seguridad de los pasajeros traseros sino también por la integridad de los delanteros. Si se produce un accidente, los pasajeros traseros sin cinturón de seguridad se pueden desplazar hacia delante con la misma fuerza que si se transportase un elefante sentado detrás.

De buena fuente

El Seat Marbella se fabricará en Indonesia

El más pequeño de los vehículos de Seat podría iniciar su fabricación en el Lejano Oriente. Para ello, un grupo de ejecutivos de la marca española negocia con el gobierno indonesio la venta de utillaje que dejaría de utilizarse por Seat en los dos próximos años. Seat ya tiene experiencia en este tipo de operaciones, que llevó a cabo con el gobierno egipcio a mediados de los años 70, en que el Seat 133 fue fabricado por la firma Al Nasar.

La cifra de muertos, transcurridos 30 días

La Dirección General de Tráfico ha cambiado el método estadístico de análisis de siniestralidad. En las cifras oficiales de muertos por accidentes de tráfico se tendrán en cuenta los fallecidos en los 30 días posteriores al accidente y no en las 24 horas siguientes, como ha venido haciéndose hasta este año. Con tal motivo, las cifras de 1994, para poder ser comparadas con las de años anteriores, tendrán que corregirse con un coeficiente multiplicador. Esta medida homologa los datos de España con los del resto de países europeos.

Seat deberá trabajar los sábados

Directivos de Seat no ocultan su malestar con las fuerzas sindicales. Una de las causas de esta falta de entendimiento es la negativa de los representantes sindicales a trabajar durante los sábados. Mientras los pedidos se acumulan en los despachos, en fábrica se trabaja por debajo de la capacidad teórica; mientras los trabajadores quieren aumentar la plantilla, los responsables quieren pagar horas extras mientras sean necesarias.

El carné por puntos, en 1996

En la DGT se sigue trabajando discreta y tenazmente en el carné por puntos. Son ya cuatro los países europeos en que está instituido: Francia, Gran Bretaña, Alemania y Bélgica y los responsables españoles, en la última conferencia europea de ministros de Transportes, han asegurado que en 1996 podría ser implantado en España. En la Comunidad quieren un carné único, pero no todos los países se inclinan por esta uniformidad.

PEAJES BARATOS
PARA CATALUÑA

EL ministro Borrell inauguró en Arenys de Mar la primera autopista de peaje «blando» (barato, para utilizar un lenguaje mas comprensible) de España. Se trata de la prolongación de la A19, entre Mataró y Palafrúls, en las puertas de la Costa Brava. Estos 36,4 kilómetros costarán 290 pesetas y el tramo



ya existente, entre Barcelona y Mataró, bajará su peaje de 255 pesetas a 130 pesetas. Este tramo es el más antiguo de España, y fue inaugurado en 1969.

Con esta iniciativa se confirma lo adelantado por Motor 16 y la presión de las autoridades catalanas para reducir los precios de sus autopistas. Ahora, la A19 es la más barata de España (sin contar los tramos gratuitos). En la construcción del nuevo tramo, de capital importancia para la zona, se han cuidado en extremo las medidas correctoras de impacto ambiental y se han llevado a cabo trabajos de protección arqueológica. El nuevo tramo incorpora las últimas técnicas de control inteligente.



RADARES MOVILES

Funcionan ya... en pruebas

SI habitualmente suele superar los límites de velocidad, vigile, los radares móviles, desde ya en funcionamiento van a cambiar radicalmente los hábitos de muchos conductores. Hasta 12 tipos diferentes de vehículos (50 unidades en total) con placas de matrícula normal, colores variados y de todos los segmentos, desde un Fiat Punto para las zonas urbanas hasta un Rover 800, pasando por modelos de cierto tinte deportivo como el 405 STi (Peugeot les ha vendido 5 en colores rojo, blanco y negro) y otras berlinas familiares.

El sistema de radar, llamado Multinova 6F, cuenta con un ordenador, un sistema que mide la velocidad real del coche de Tráfico, una antena parabólica situada en el paragolpes delantero (cuando se vea ya será tarde) si-

milar a las actuales aunque ya mide hasta 250 Km/h. y una cámara fotográfica. El funcionamiento es simple: el vehículo camuflado circula a 120 Km/h. Cuando se ve superado por otro que va por encima de los límites la antena efectúa sus mediciones las transmite al ordenador y él es el que manda la orden a la cámara que hace la foto, todo en décimas de segundo. La Dirección General de Tráfico todavía continúa realizando pruebas a puerta cerrada y en carretera, y aunque está confirmado que en estos días van a hacer acto de presencia debido a la salida masiva de veraneantes, lo cierto es que el Centro de Metrología no ha homologado todavía oficialmente ninguno de estos aparatos, debido a lo complicado de la medición entre dos coches en movimiento.



PEUGEOT BOXER

Se completa el trío

PEUGEOT ha sido la última marca en presentar la furgoneta que ha realizado en conjunto con Fiat y Citroën, y que ha bautizado con el nombre de Boxer.

Al igual que sus ocasionales socios, Peugeot ofrece una gama muy completa de furgones, que abarca una gran posibilidad de elección, desde furgones cerrados de chapa hasta versiones tipo minibus, pasando por carrocerías sobre elevadas, acristaladas y chasis cabina para que cada uno pueda disponer del vehículo industrial que necesita. Esta amplia oferta está disponible con diferentes distancias entre ejes y con cuatro motorizaciones, todas ellas diesel, de 1.905 centímetros cúbicos y de 2.446. Ca-



da una de ellas se puede elegir con alimentación atmosférica o turbo, con potencias de 71 y 92 caballos la mecánica de dos litros y de 86 y 104 la de 2,5.

Al igual que el nuevo Fiat Ducato y Citroën Jumper, el Peugeot Boxer también cuenta con la palanca del cambio situada en el salpicadero, muy cerca del volante y que permite una utilización bastante cómoda.

La gama del Peugeot Boxer, que ya se puede adquirir en los concesionarios de la marca del león, tiene unos precios que van desde los 2.641.300 pesetas hasta los 3.407.200 pesetas.

La baza fundamental de Peugeot para atraer clientes la jugarán en la atención al cliente, con unos centros especializados en industriales, donde el cliente recibirá todo tipo de asesoramiento sobre el vehículo que necesita, además de poder ver en estos centros diferentes tipos de realizaciones.

SIN HORA PUNTA



Constantino Mediavilla

AVANZAMOS inexorablemente hacia el verano. La época estival convierte la gran ciudad en un auténtico paraíso para el peatón, por la sensible disminución de tráfico rodado, pero además se convierte en lugar

paradisiaco para el propio automovilista. Viene la introducción a propósito de la afirmación del director del Gabinete de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid, Javier Leralta, que sostiene categóricamente la desaparición de la «hora punta» en agosto y parcialmente en julio. En ese concepto de macro-ciudad que define grandes urbes como Madrid o Barcelona, la «hora punta» es como el pulso de la gran manzana. En los Estados Unidos prima la información del tráfico en el puente de Brooklyn, que llega a través de las distintas emisoras de radio. En Madrid, o en Barcelona, en radio y -paradójicamente- también en TV, el estado de carreteras, de los accesos a la ciudad y del propio casco urbano, son referencia obligada en cualquier sintonía. El término «hora punta» refleja a diario el cóctel urbano por excelencia, a saber, tres inhalaciones de CO₂, tres cuartas partes de «estres» del atasco en estado puro y una pizca de mala leche. Este combinado, que se pide como «hora punta» y se sirve diez meses al año, cambia de fórmula en verano. Si usted circula por Madrid de forma habitual, sepa que su velocidad media conjunta de

todo el año no sobrepasará los 24 km/h, pero en agosto podrá obtener una media de 31 km/h. En Barcelona esa media de velocidad es algo más alta por tener un casco urbano menos complicado y por el efecto po-

sitivo de las infraestructuras del 92. Pero en verano todo es distinto. El porcentaje de matrículas de Madrid que colonizan el levante español es elevadísimo. Muchos madrileños coinciden en la hora punta de Torremolinos acercándose a comprar el pan, mientras los vecinos madrileños atraviesan la ciudad de punta a punta en tiempo récord.

El secreto y el encanto del paraíso automovilístico de la gran ciudad en verano, sólo es comparable a la frase atribuida a uno de los grandes del automóvil. Cuando a Henry Ford le preguntaron por el secreto de su éxito, respondió: «Ese secreto radica en vender como si estuviera en quiebra y pagar como si sobrara el dinero». Afortunadamente, y aunque sin hora punta, la ciudad no pierde su latido, no entra en estado de coma y algunas noches de canícula hasta se agradece el rugir enfervorecido de una moto de gran cilindrada. Como en la moraleja de los cuentos, la de este sueño particular termina a primera hora de la mañana de un día cualquiera al volante su vehículo particular y luchando desesperadamente por llegar a la hora en punto, con permiso de la hora punta.

*Periodista

MUSICA SOBRE RUEDAS

POCOS grupos musicales tienen un nombre más apto para ser escuchado a bordo de un coche que el veterano **Traffic**, todo un clásico del pop británico en la transición de los 60 a los 70. Fue el grupo creado por Stevie Winwood después de su experiencia en el Spencer Davis Group. Junto a Stevie estaban Jim Capaldi y Dave Mason. Veinticinco años después, Capaldi y Winwood han decidido volver a las viejas andadas en «**Far from home**» (Virgin CDV 2727) un álbum en el que manda la personalidad de Winwood sobre el trabajo, más discreto, de Capaldi.

Para viajar en pareja, nada mejor que el disco que **Isabel Gemio** apadrina con sus canciones de amor favoritas. Se titula «**20 Canciones de Amor y un Poema Enamorado...**» (RCA 21548 2) y consta, según subtítulo que figura en la carpeta del doble disco, de «Artistas y canciones favoritos de Isabel Gemio en sus versiones originales». El primero de los dos discos está compuesto por nombres de cantantes españoles o hispanoamericanos,

destacando Joan Manuel Serrat, Pablo Milanés, Luis Eduardo Aute, Carlos Cano o Rocío Jurado. El segundo es más internacional y en él están

Percy Sledge, Peggy Lee, Sinead O'Connor o Nilsson. El resultado es una agradable colección de canciones de amor, ideal para viajar en compañía y dejarse llevar por los recuerdos. Aunque alguno dé un respingo cuando, de repente y sin previo aviso escuche la voz de la propia Isabel recitando un poema de José Agustín Goytisolo.

¿Qué coche tenías tú en 1982? ¿Y cuántos has tenido desde entonces? Es una doble pregunta fácil de contestar para cualquier aficionado a los coches. No es tan fácil responder a una pregunta similar en el campo de la canción.

¿Qué escuchábamos en el 82 o en el 86 o en el 90? Para recrear aquellos tiempos, que en España fueron los de la aparición y consolidación de la movida, el sello DRO, emblema de las compañías independientes españolas, ha lanzado nueve discos, divididos en tres packs de tres discos cada uno, con el título genérico de «**¿Dónde estabas tú en el 82, 83, etc.?**» (DRO 83164-2 al 931172-2) que te permitirá recordar la música que oías en el Lancia, la del Audi y hasta la del Mercedes. Nueve años de música para nueve años de coches.

Un poco de música de cine para cerrar la serie de esta semana. Cine con buenas canciones y muestra además de esa incógnita Generación X. La película es «**Reality bites**» (RCA 20320-2), protagonizada por Winona Ryder, y que contiene joyas de máxima actualidad y alguna antigualla. Por ejemplo, el «My sharonna» de los prometedores (entonces) The Knack. Como curiosidad, doble versión del «Baby I love your way» que triunfara antaño en la voz de Peter Frampton y que aquí suena en versión de Big Mountain, primero en inglés y luego en español. Si el disco de la Gemio está recomendado para enamorados táluditos, «**Reality bites**» sonará más en coches juveniles y deportivos.

JOSÉ RAMON PARDO

FIAT PREMIADA POR LA SEGURIDAD

Con ocasión de la XIV Conferencia Técnica Internacional sobre Seguridad de los Vehículos, que ha tenido lugar en Munich, patrocinada por el Departamento de Transporte y Seguridad de los Estados Unidos, el ingeniero Dante Bigi, responsable del Centro de Seguridad Fiat, ha recibido el premio «Internacional Safety Award for Safety Engineering Excellence». La seguridad forma parte de la estrategia de Fiat desde hace ya mucho tiempo. De hecho, el Centro de Seguridad Fiat, donde se lleva a cabo la investigación y desarrollo sobre esta materia, es el más grande de la industria europea del automóvil.



NUEVA FABRICA VALEO
La división de iluminación de Valeo se ha incrementado con la inauguración de un nuevo centro de estudios e investigación, en Bobigny, en los alrededores de París. El nuevo centro dará prioridad a tres conjuntos de programas: sistemas ópticos, transformación de materiales y estilo. En el pasado año, Valeo ha invertido en investigación un 5,2 por ciento de su cifra de negocios, uno de los porcentajes más elevados de la industria de equipamiento.

TELEFONIA MOVIL

Servicio Express Exchange de Motorola

EXPRESS Exchange es un servicio internacional de Motorola Telefonía Móvil, lanzado en España en abril de 1993, para todos los usuarios de teléfonos móviles Motorola. Consiste en la entrega completamente gratuita, en el periodo de garantía de un terminal de móvil Motorola, del mismo modelo que el del propietario al que se le estropea el suyo por cualquier motivo.

Si el aparato está en garantía, el dueño del teléfono puede recuperar su terminal, una vez reparado, o conservar el prestado, según preferencia. Si el terminal se encuentra ya fuera de garantía, el propietario dispondrá, a partir de ahora, temporalmente de otro del mismo modelo durante el periodo de reparación, en ciertas condiciones.

El objetivo de este servicio es que el usuario de un teléfono móvil Motorola pueda seguir disfrutando de su servicio de telefonía móvil, aunque su terminal nece-

sita una reparación. En pocos minutos, se recupera normalmente la conexión al servicio con el nuevo aparato. Esto significa que el número del teléfono móvil continúa funcionando como si nada hubiera pasado, ya que el número del teléfono celular y su identificación se transfieren a otro equipo idéntico. La información contenida mantendrá su carácter privado.

Express Exchange incluye toda la gama actual de terminales móviles Motorola, así como los accesorios de serie. Las ventajas que ofrece el Express Exchange son inhabituales en productos de electrónica de consumo: conexión permanente a la línea celular; no se pierden las llamadas importantes o tiempo; no es necesario aprender nuevas funciones o instrucciones de manejo;

los datos de la memoria se transfieren a la unidad de préstamo; el proceso de transferencia asegura la privacidad de la información.



INTENSA CAMPAÑA BLAUPUNKT

Ahora, con el sistema **KeyCard**, exclusivo de Blaupunkt, basta con retirar una tarjeta, similar a una de crédito, para que el radiocassette quede totalmente seguro. Todos estos argumentos se desprenden de la masiva campaña publicitaria por la que Blaupunkt está dando a conocer, a través de los medios de comunicación, las principales ventajas de este revolucionario sistema electrónico de protección antirrobo **KeyCard**, con banco de datos incorporado, que terminará imponiéndose en el mercado por su gran comodidad de uso y alta fiabilidad. La campaña de publicidad, que estará vigente hasta finales de junio, cuenta con un ambicioso plan de medios con un alcance de más de 14 millones de impactos.

Ranger

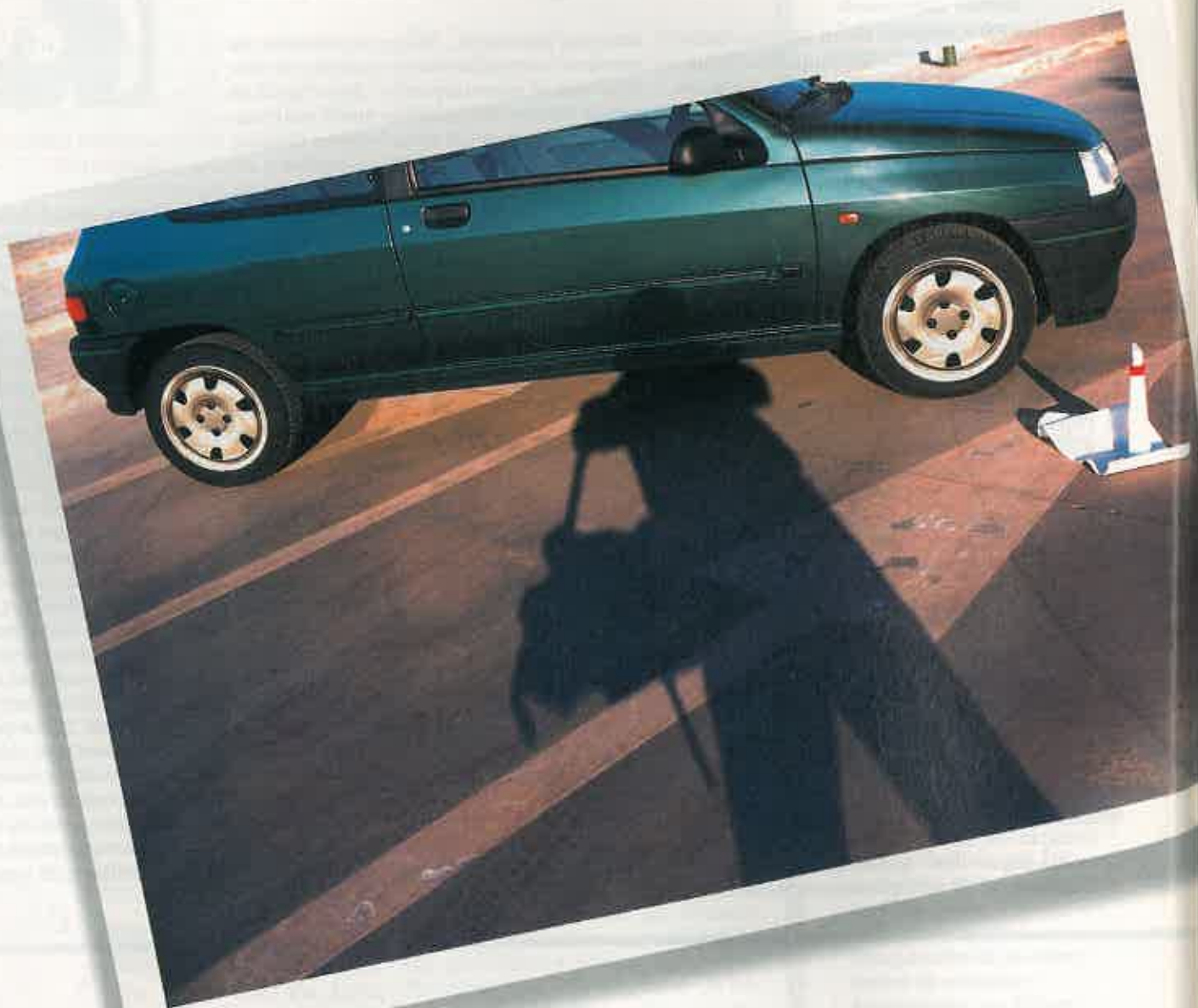
Voice

La alarma que vigila por tí... y luego te lo cuenta.

La alarma **VOICE** además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función **VOZ (Voice)**. La función **VOZ** indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo. Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. Y todo ello de viva voz.

Distribuido por: **RADIOVOX, S.A.** Can Bruixa, 30-40 (Les Corts), 08014 BARCELONA. Tel (93) 490 81 40. Fax (93) 490 11 16





Todo estaba perfecto en el nuevo Clio S...
Hasta que llamamos a ese bendito fotógrafo.

Lo habíamos conseguido. Un coche que representaba la esencia de Clio. Un motor de 80 CV. Elevalunas eléctrico. Cierre centralizado en puertas con mando a distancia incorporado en la llave. Asientos deportivos. Refuerzos laterales en puertas. Pretensores pirotécnicos en cinturones delanteros. Un equipamiento impecable. Un precio tentador (11.440.000 Ptas.). Una personalidad definida. Todo estaba perfecto... Hasta que vino el señor de la cámara y nos hizo ¡click!

Opciones: Airbag. Aire acondicionado. Dirección asistida. Pintura metalizada.
Precio máximo recomendado en Península y Baleares del Clio S 1.4 Sp, válido para vehículos en stock. IVA, transporte, impuesto de matriculación y promoción incluidos. Promoción válida hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas.

Nuevo Clio S
¿Y quién quiere uno grande?

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. Renault recomienda lubricantes Elf.



AUDI A6

Digno heredero

18/Motor 16

Veinticinco años después de su aparición, el Audi 100 va a cambiar de nombre. A partir de ahora, la denominación de la gama será A6. Con este motivo se ha aprovechado para introducir algunas mejoras y un lavado integral de cara.

La estética del A6 tiene una clara inspiración en la del A8, buque insignia de la marca.

EL nuevo Audi inicia su andadura comercial en estos días con la comercialización de tres versiones a las que se irán incorporando, progresivamente, el resto de la gama. En principio sólo el A6 2.6, el A6 2.8 y el A6 2.5 TDi van a llegar a los concesionarios, aunque la gama se compone de seis mecánicas diferentes que, combinadas con las dos carrocerías y la posibilidad de montar tracción permanente a las cuatro



ruedas dan lugar a 14 versiones diferentes. La gama arranca con el motor 2.3 de cinco cilindros y 133 caballos y culmina con el potente S6 4.2 de 290 caballos y tracción total permanente. En un término medio se encuentran los motores de seis cilindros en V de 2,6 y 2,8 litros de capacidad y el 2.2 Turbo de 230 caballos. En cuanto a motores diesel, la nueva gama cuenta con el cinco cilindros de inyección directa que desarrolla 115 caballos y destaca por su bajísimo consumo. También hay versiones familiares, Avant, disponibles con la mecánica diesel, V6 ♦♦♦

Motor 16 /19

2.6 y S6 4.2. En lo que se refiere a tracción a las cuatro ruedas, se ofrece con los dos motores V6, el V8 y el S6 Turbo.

A primera vista, lo primero que destaca en el nuevo A6 es el estilo, claramente inspirado en el nuevo Audi A8. Los nuevos grupos ópticos con faros elipsoidales integrados hacen la línea del morro muy fluida y moderna. En las versiones más altas se incluyen unos faros antiniebla integrados. Aunque en general se mantienen la forma y las dimensiones del Audi 100, el aspecto resulta más moderno.

En el interior también se ha mejorado el aspecto y el equipamiento. Detalles tales como la posibilidad de cerrar los elevalunas eléctricos y el techo solar desde la cerradura de la puerta, son elementos de serie en la nueva gama. En el interior del 2.8 destacan las inserciones de madera de raíz de nogal en el salpicadero y en la consola central.

Técnicamente, los nuevos Audi mantienen las características de sus



La nueva gama también dispondrá de versiones Avant de claro carácter familiar.

LOS PRECIOS

Audi A6 2.6	4.867.000 ptas.
Audi A6 2.8	5.604.000 ptas.
Audi A6 2.5 TDi	4.950.000 ptas.

predecesores. Hay que destacar cosas tales como la carrocería totalmente galvanizada, lo cual supone una garantía contra la corrosión. De hecho la marca ofrece una garantía de diez años en este aspecto.

VICTOR PICCIONE



Las diferencias del Audi A6 con su predecesor, el 100, se centran en cuestiones estéticas y en ligeras mejoras mecánicas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	A6 2.3	A6 2.6	A6 2.8	S6 4.2	S6	A6 2.5 TDi
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5 en línea	6 en V	6 en V	8 en V	5 en línea	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.309	2.598	2.771	4.172	2.226	2.461
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4	5	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección y turbo
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	10,3 a 1	10,8 a 1	9,3 a 1	20,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	133 cv/5.500	150 cv/5.750	174 cv/5.500	290 cv/5.800	230 cv/5.900	115 cv/4.000
Par máximo / r.p.m.	19,0 mkg/4.500	22,9 mkg/3.500	25,5 mkg/3.000	40,8 mkg/3.500	35,7 mkg/1.950	26,8 mkg/1.900
TRANSMISIÓN						
Tracción	Delantera	Delantera o total	Delantera o total	Total	Total	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 6 marchas	Manual 6 marchas	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENO						
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Disco/Disco.
SUSPENSIONES						
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	semi-independiente	semi-independiente	semi-independiente	Independiente	Independiente	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	1.370	1.440	1.540	1.695	1.650	1.460
Largo/ancho/alto (mm)	4.797/1.783/1.430	4.797/1.783/1.430	4.797/1.783/1.430	4.797/1.804/1.430	4.797/1.783/1.430	4.797/1.783/1.430
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,1	9,9	9,1	5,9	6,7	11,2
Velocidad Máxima (km/h)	202	209	218	249	241	195
Consumo Urbano (l/100 km)	12,5	12,5	14,0	18,9	14,6	7,5
A 90 km/h (l/100 km)	7,0	7,0	8,0	9,0	7,9	4,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,9	8,6	10,0	11,0	9,5	6,7



Las victorias de Goodyear en Fórmula 1...



son un triunfo para usted.

30 Años en Fórmula 1, el tiempo más largo de permanencia de una marca, demuestran el espíritu de perfección de Goodyear. Más de 300 Victorias, avalan la misma tecnología en la que se basa el diseño de los neumáticos más fiables y seguros para su coche.

GOODYEAR
El Mejor Neumático del Mundo.





AL VOLANTE

Muy pocas veces, al llegar a la pista de pruebas, están esperando Jean Alesi, Niki Lauda, Dario Benuzzi y el equipo de pilotos probadores de Ferrari. Pero la ocasión obliga a todo el plantel de Maranello: nada menos que el nuevo y poderoso Ferrari F355.

FERRARI F355

Un pie en la Fórmula 1



El Ferrari F355, que viene a sustituir al anterior modelo F348, abre una nueva era en la historia de la marca de Maranello. Con un motor realmente impresionante, posee unas prestaciones increíbles, arropadas por el estilo tradicional y elegante de Ferrari.



POCOS días antes, ya habíamos podido probar a fondo el último modelo de Ferrari en el incomparable marco automovilístico de las difíciles carreteras apeninas. Pero el F355 es otro coche muy distinto al F348, al que sustituye. El F348 es un auténtico Ferrari de la vieja escuela, bello y potente, pero difícil de conducir al límite, pesado en las maniobras y algo corto de potencia frente a sus rivales.

El F355 abre una nueva era en la historia de Ferrari. Tradicionalmente puro, en el sentido de disponer de un motor extraordinario, único en su estilo elegante y al mismo tiempo sensual, no deja de impresionar por sus prestaciones. Se trata de un deportivo de última generación, más fácil de conducir, dotado de servodirección, antibloqueo de frenos y una confortable suspensión modulable. El gran mérito del 355 consiste en su ade-



El Ferrari F355 costará en España la friolera de, aproximadamente, 21 millones de pesetas. En caso de optar por la versión GTS, el precio se elevará hasta 23 millones.

cuación a cualquier circunstancia, como los múltiples arranques en primera ciudadanos, y al tiempo ser más potente y veloz que el 348.

No hace falta más que darse una vuelta por las colinas circundantes a

Maranello para darse cuenta de que el motor es muchísimo más elástico. La potencia se encuentra disponible desde regímenes muy bajos, casi como en el caso de una confortable berlina de turismo, pero cuan-



Hot Dogs.

El Genuino Sabor Americano.

CRUSH-PROOF BOX
Winston
FILTER CIGARETTES
FULL-RICH TOBACCO

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

do se pisa el acelerador salta el auténtico purasangre que todo Ferrari debe llevar dentro.

El otro punto que destaca de inmediato es la facilidad de conducción respecto a otros modelos de la marca. Pero entendámonos, tampoco estamos hablando de un caro juguete tecnológico que pueda usarse sin cautela. En algunas ocasiones, las nuevas suspensiones ponen mucho de su parte para ayudar al piloto del mejor modo, siempre que su capacidad de pilotaje no se empeñe en obtener justamente lo contrario.

Naturalmente, en circuito se puede rodar al límite, haciendo emerger un comportamiento imposible de evidenciar en carretera abierta. Sobre el trazado de Fiorano pudimos comprobar holgadamente las bondades del F355 en curva, mostrándose muy preciso y, como novedad respecto al 348, caracterizándose por un ligero subviraje. Esto permite al piloto sentir muy bien el límite de adherencia lateral de las ruedas an-



Los amortiguadores están ahora regulados electrónicamente, por medio de una centralita que procesa todos los datos. El mismo proceso sirve para la suspensión.

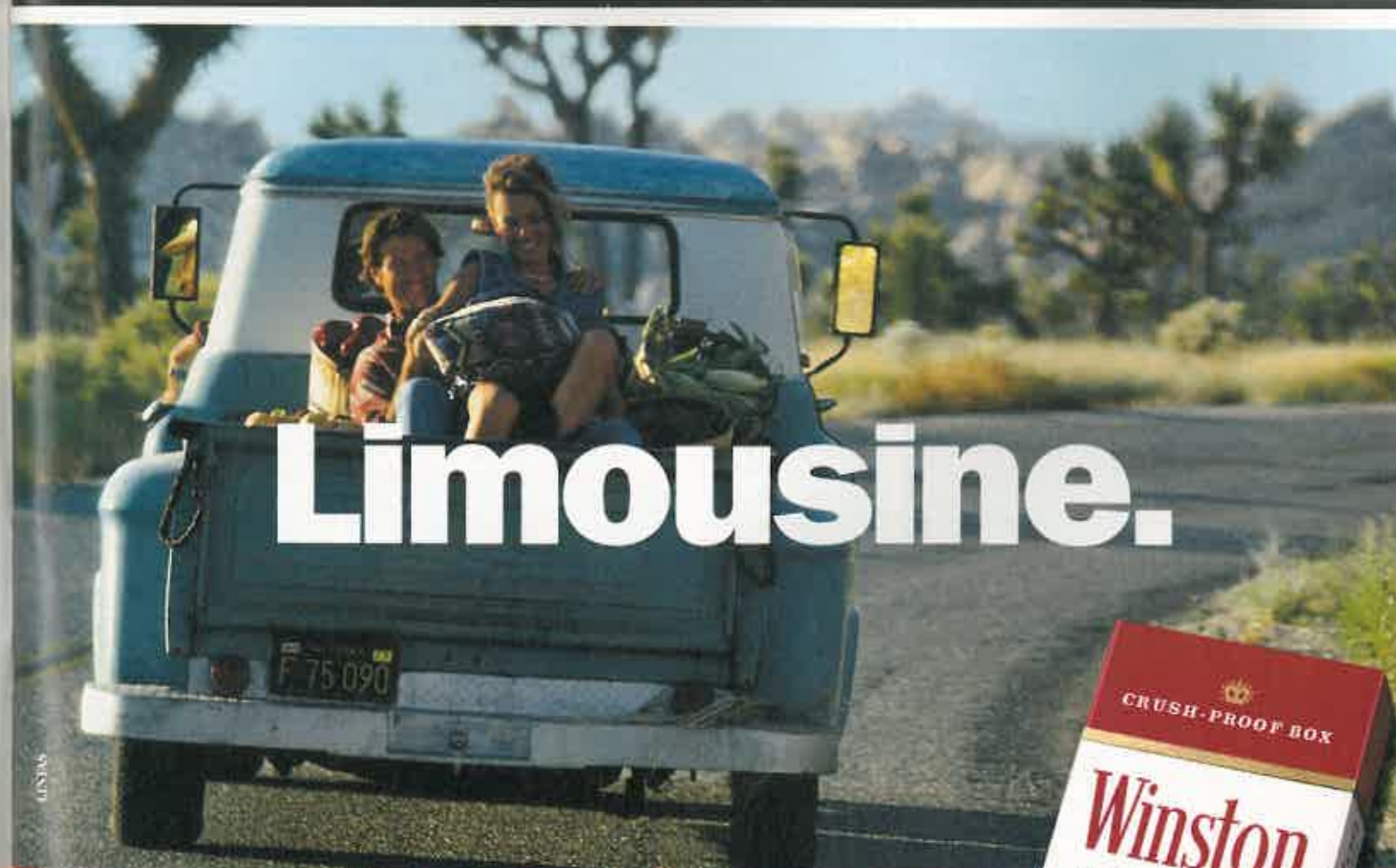
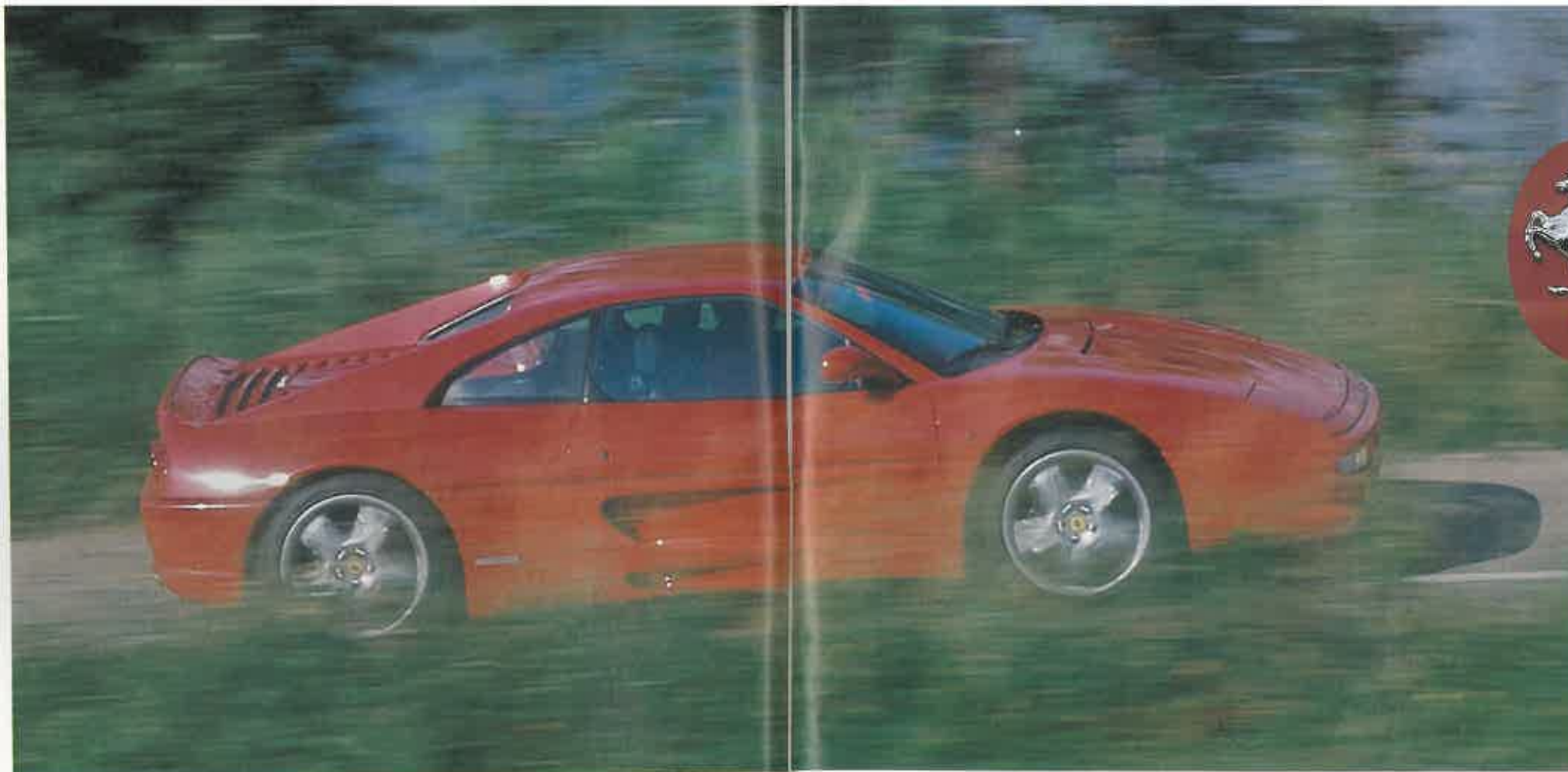
teriores. A la salida de la curva, el F355 se vuelve sobrevirador, pero es muy fácil dosificar la potencia y controlar los espectaculares derrapajes (que tanto pánico produjeron a nuestro fotógrafo).

Sin embargo, el progreso más evidente se refiere a la carga lateral, fenómeno que penaliza mayormente al 348. Sobre las veloces eses del circuito de Fiorano, que se pasa en tercera, es posible efectuar el cambio de dirección de una curva a otra con algo más que decisión, seguros de controlar fácilmente el eventual y ligero sobreviraje que pudiera producirse. El mérito de un comportamiento tan equilibrado es fruto de la combinación de numerosos factores. Las suspensiones han sido totalmente rediseñadas, tanto en su geometría como en su sistema de funcionamiento. Los amortiguadores, por su parte, están ahora regulados electrónicamente por una centralita que procesa los datos provenientes de numerosos sensores que indican el comportamiento del coche en su globalidad. Los muelles están realizados con un paso variable muy acentuado; una parte del recorrido de la hélice de acero muy sutil permite absorber las irregularidades del asfalto, mientras que otra porción del recorrido, mucho más dura,



entra en acción cuando el muelle se comprime bajo el efecto de un apoyo. La combinación de esta acción elástica evita excesivas brusquedades de la suspensión sin penalizar el manejo ni el confort.

Electrónicamente puede aumentarse progresivamente el tarado y la eficacia del conjunto; esto abre la posibilidad de utilizar el F355 como un confortable automóvil en conducción turística y transformarlo a voluntad cuando se desee acercarse paulatinamente a los generosos límites que permite una mecánica tan exclusiva. Frenando a fondo o afrontando con decisión una curva, el F355 da una primera impresión de cargar mucho peso sobre el exterior, pero se estabiliza instantáneamente al entrar en acción la parte más dura del muelle y los amortiguadores. Esto se traduce en un comportamiento muy sincero, a lo que contribuyen en relevante medida los ♦♦♦



El Genuino Sabor Americano.



anchos y espléndidos neumáticos Pirelli P Zero System (de dibujo asimétrico los posteriores) y el nuevo diseño aerodinámico que ha variado el reparto de pesos a alta velocidad.

La frenada es poderosa, pronta y dosificable y no afecta mínimamente a la estabilidad del coche. Se nota que con la adopción de las llantas de 18 pulgadas se han podido montar discos de freno de dimensiones aún mayores y solamente rodando muy fuerte en circuito durante varias vueltas puede conseguirse que pierdan eficacia por sobrecalentamiento. La acción del antibloqueo de frenos está calculada «en lógica» a las características y las prestaciones del coche, de tal forma que aunque contribuye significativamente a la seguridad activa no reduce en absoluto el placer de la conducción.

En cuanto a los mandos, destaca el nuevo interruptor electrónico de la suspensión, que cuando se conecta en su posición confort dota al co-



Los faros, como viene siendo habitual en la marca italiana, son escamotables.

che de una gama más amplia de utilización. El cambio queda lejos en cuanto a la dureza de su manejo del F348 y, en su base, la famosa guía de la palanca de Ferrari cumple una función puramente estética, porque las marchas entran con suma facilidad, aunque no con una precisión milimétrica. Esto es a causa de la guía, que interfiere y ralentiza la maniobra. Por otra parte, la incorporación de la sexta marcha ha permitido escalar aún mejor las relaciones y aprovechar mejor la ya excelente progresividad del motor.

La dirección asistida es de multiplicación variable, dependiendo del régimen de giro del motor, pero para los conductores más de-

ALGO MAS QUE TECNICA

El motor del nuevo F355 es un ocho cilindros 3.5 dispuestos en V. Rinde 380 caballos a un régimen de 8.250 revoluciones por minuto, lo que implica un valor específico de 109 caballos por litro de cubaje, todo un récord en un coche deportivo (y catalizado). Pero este bajo cubaje desconcierta cuando acudimos al valor máximo de par y a su curva de rendimiento, nada menos que 37 kilogrametros a 6.000 revoluciones por minuto, algo

insólito en los planteamientos arquitectónicos de este motor atmosférico.

El secreto es una característica única en el mercado del automóvil, las culatas del Ferrari disponen de cinco válvulas por cilindro, algo no tan raro,



pero con la exclusiva particularidad de estar dispuestas radialmente. Tres válvulas son de admisión (la aspiración se realiza independientemente en cada bancada) y dos de escape, están mandadas por dos árboles de levas montados sobre cada culata y son reguladas mediante gestión electrónica. El Ferrari de F1 ha abandonado esta temporada esta solución de las cinco válvulas al no conseguirse incrementos significa-

tivos de potencia. Pero en el «Ferrari de calle» el resultado es asombroso. Los conductos de escape son dobles y se entrecruzan mediante una válvula «bypass» que mantiene una presión idónea en el interior de las cámaras.



La incorporación de la sexta marcha permite escalar mejor las relaciones.

portivos, que en este caso rayarían casi el masoquismo, Ferrari puede librar la unidad sin servosistencia.

En este punto del idilio ya hay que pensar en mentar el precio: 21 millones de pesetas costará aproximadamente en España, mientras que la versión GTS subirá a los 23.

Para resumir esta amplia toma de contacto, apuntar el sorprendente comportamiento dinámico y mecánico (sobre todo en la elasticidad) de

FICHA TECNICA

MOTOR: Central longitudinal, ocho cilindros en V a 90°. Cilindrada: 3.495 c.c. Cinco válvulas por cilindro con doble árbol de levas en cada bancada. Potencia Máxima: 380 cv a 8.250 rpm. Par máximo: 37,0 mkg a 6.000 rpm. Inyección electrónica Bosch M 2.7. **TRANSMISION:** Tracción posterior. Caja de cambio manual de seis velocidades. Diferencial autoblocante (25/45 %). **DIRECCION:** De cremallera asistida. **SUSPENSION:** Independiente con brazos triangulares y trapecios transversales. Amortiguadores y mando electrónico. **FRENOS:** Discos ventilados. ABS. **PESO Y DIMENSIONES:** Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Largo: 4.251 mm. Ancho: 1.895 mm. Alto: 1.170 mm. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima: 295 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,7 segundos.



El F355 calza Pirelli P Zero System, de 18 pulgadas y dibujo asimétrico atrás.

que hizo gala el F355 sobre las sinuosas carreteras de los Apeninos modenenses. Pero realmente descubrimos todo lo que había bajo la inefable carrocería roja cuando entramos en el circuito de Fiorano, justo en el momento en el que Larini acababa su sesión de entrenos con el Fórmula 1.

LUDOVICO FASSITELLI
FOTOS: MASSIMO PERINI

Niagara.

El Genuino Sabor Americano.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

CRUSH-PROOF BOX
Winston
FILTER CIGARETTES
FULL-RICH TOBACCO FLAVOR



El Astra Caravan con motor eléctrico sólo se diferencia de uno convencional por la ausencia de tubo de escape.



El motor eléctrico sólo pesa 50 kilos. Actúa como generador en el momento de frenar y no se pierde energía.

ASTRA IMPULS 3

Opel se pone las pilas

En el norte de Alemania, Opel está probando una nueva generación de baterías de mayor capacidad. La principal ventaja es una autonomía que puede alcanzar los 120 kilómetros. Una cifra todavía pequeña.



En lugar del indicador de gasolina, un amperímetro/hora indica lo que queda de batería.



La palanca de transmisión es similar a la de un automático pero con menos posiciones.

DESDE 1990, Opel está trabajando activamente en el concepto de propulsión eléctrica, un desarrollo que se realiza en la isla báltica de Rugen. Primero fue el Impuls 1, basado en el Kadett, con una autonomía de 80 kilómetros y una velocidad de 100 kilómetros por hora. Casi dos años más tarde apareció el Impuls 2, con un motor de tres fases de mayor capacidad y ahora las pruebas se realizan sobre un Astra Caravan con la denominación Impuls 3.

Se trata de una pequeña flota de diez unidades, cinco equipados con baterías de níquel-cadmio y otros cinco con una nueva generación de baterías de sodio níquel cloruro, co-

nocidas como Zebra, que permiten una mayor autonomía. Con éstas se pueden recorrer 120 ó 130 kilómetros, que, comparado con los 80 que permiten las primeras, supone un incremento considerable.

Respecto a otros antiguos vehículos eléctricos con sólo dos asientos, puesto que las plazas traseras y todo el maletero estaba ocupado por baterías y células, el Impuls 3 admite cinco plazas y, según el tipo de batería, la capacidad de carga es de 400 ó 450 kilos, pero con la ventaja de que el volumen del maletero es el mismo que el de un Astra Caravan de gasolina.

El motor eléctrico utilizado en el Impuls 3 se caracteriza por un ele-

vado par motor de 13 metros/kilo. Según el tipo de batería, el motor desarrolla un máximo de 42 ó 45 kilovatios, energía que se transmite a través de un convertidor de par. El coche acelera de cero a 50 kilómetros por hora en 6 segundos y la velocidad máxima está limitada a 120 kilómetros por hora. Los frenos son los del Astra GSi, pero se echa en falta la dirección asistida.

El Impuls 3 se reconoce por fuera por la ausencia de tubo de escape, pero todo lo demás es igual a un Astra familiar convencional. En lugar del depósito de combustible, y debajo del maletero, van dispuestos los bloques de baterías. Éstas pesan 340 ó 380 kilos, por lo que la sus-

pensión trasera se ha reforzado para transportar la misma carga que un Astra Caravan; además, la distribución de peso al 50 por ciento es casi ideal.

Aunque quedan pocos años para que un usuario de la calle pueda comprar un coche eléctrico, lo cierto es que todavía queda mucho por hacer en este campo. La vida de las baterías se calcula en unos 120.000 kilómetros y en Rugen se están probando estaciones de recarga rápida para reducir los tiempos. Sin embargo, la autonomía, incluso con las nuevas baterías de última generación, sigue siendo insuficiente. ●

JAVIER GUTIÉRREZ

SEAT TOLEDO 2.0 GTi 16V.

Lo mejor de la casa

El Toledo 2.0 GTi 16V llega con la responsabilidad de mejorar la imagen de marca y con la de devolver la competitividad a la berlina española.

LA llegada de modelos más recientes, superiores en tamaño y por consiguiente con mayor espacio interior que el Toledo, había roto la buena racha de la berlina española.

Para mejorar la cuestión de imagen se siguen heredando soluciones y elementos mecánicos de Volkswagen al margen de potenciar otros aspectos por parte del departamento de estilo y de diseño de la



El espacio trasero ha aumentado considerablemente. La nueva tapicería es de un atractivo, cuando menos, dudoso. La versión más deportiva hereda el motor del Golf 16V, con 150 caballos.





propia Seat. En este caso se ha adaptado el motor de dos litros y 16 válvulas del Golf GTi 16V reforzando suspensiones y mejorando otros elementos susceptibles de acusar directamente las mayores prestaciones, como los frenos o los neumáticos.

Para que el Toledo presente batalla a la nueva competencia se ha rediseñado completamente el interior en todos los modelos, consiguiendo más espacio para las piernas en las plazas traseras y un equipamiento enriquecido del que hay que destacar el doble airbag, de serie en todos los 2.0 y 1.9 TD GLX y en los GTi y GTi 16V. El espacio extra se ha conseguido a costa de rediseñar los asientos delanteros, con menos espuma y respaldos en forma de U, y de retrasar el asiento trasero, ahora del Golf, lo que ha llevado a modificar los an-



El doble airbag es de serie en la versión 2.0 GTi 16V. Cuenta con un equipamiento completísimo sin superar los tres millones. Un precio político muy agresivo en un Seat Toledo renovado que hará reaccionar a la competencia.

clajes y el eje sobre el que pivotan los respaldos. La pérdida en el volumen del maletero ha sido mínima, insignificante dado su extraordinaria capacidad, y se han ganado unos centímetros preciosos, incluso para mejorar el acceso, en un espacio hasta ahora crítico. Sin embargo la bandeja

central, ahora de serie en todos los Toledo, junto con unos pedales muy desplazados a la derecha, obliga dependiendo de la estatura y el tamaño del calzado, a forzar la postura de conducción. En la versión más deportiva, el nuevo GTi 16V, se recurre a una tapicería combinada de piel y tejido con mayor sujeción que un asiento totalmente de cuero pero que se ve complementada sólo con un apoyo lateral mediocre. El nuevo diseño de las tapicerías, bastante chillón y llamativo, responde según

los técnicos de marketing de la marca a las nuevas tendencias de mercado, sin embargo nos ha parecido poco adecuado para un vehículo de este segmento y para un público como el español.

Para el Toledo más potente casi se ha conseguido el equilibrio de los Golf deportivos. Con potencia de sobra, una suspensión eficaz y un comportamiento noble prácticamente en todas las circunstancias, el Toledo GTi 16V sólo encuentra límites en carreteras de segundo orden condicionado por un tarado algo blando para el peso y la envergadura del coche. Por lo demás y hasta el próximo otoño, en el que la gama se enriquecerá con un mayor número de elementos como la tercera luz de freno, el techo eléctrico de cristal, los mandos de los elevalunas en las puertas, el mando a distancia con inmovilizador y algunas otras novedades en el aspecto mecánico, los Toledo se encuentran en este momento en situación de afrontar el mercado con mejores perspectivas.

El precio de la nueva versión, dado su equipamiento completísimo (todo es de serie), es especialmente atractivo y muy inferior al de sus rivales más directos.

ANDRÉS MAS

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.984 c.c. Cuatro válvulas por cilindro con doble árbol de levas en cabeza. Potencia Máxima: 150 cv a 6.000 rpm. Par máximo: 18,4mkg a 4.500 rpm. Inyección electrónica multipunto. **TRANSMISION:** A las ruedas delanteras. Caja de cambio manual de cinco velocidades. **DIRECCION:** De cremallera asistida. Radio de giro: 10,5 m. **SUSPENSION:** Delantera independiente de tipo Mac Pherson. Trasera eje de efecto direccional con brazos longitudinales. **FRENOS:** Discos ventilados delante y discos detrás. **PESO Y DIMENSIONES:** Peso en orden de marcha: 1.150 kg. Largo: 4.321 mm. Ancho: 1.662 mm. Alto: 1.424 mm. **PRESTACIONES Y CONSUMOS:** Velocidad máxima: 215 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,5 s. Consumo en ciudad: 10,6 l/100 km. A 90 km/h: 6,2 l/100 km.



Viajar en verano, toda una experiencia. Después de un año de trabajo, de preocupaciones, llega la hora de reunir a la familia y olvidarse de las labores cotidianas para refrescar el espíritu, para gozar del ocio en el más sano de los sentidos. Muchas son las maneras de disfrutar un veraneo sobre «cuatro ruedas», desde el turismo convencional a la autocaravana pasando por el moderno monovolumen o el ecléctico todoterreno. Cada uno de ellos puede suponer para el viajero una alternativa distinta, la posibilidad de acceder a lugares tan distantes como recónditos o inesperados. Pero para que todo salga bien hay que tener en cuenta unas normas imprescindibles, esa preocupación necesaria antes de emprender la salida para poder, después, disfrutar a placer.



oriental apacible

El Korando Family es un todoterreno que se distingue por contar con un magnífico espacio interior y una mecánica que, haciendo honor a su apellido, es tranquila.

el Ssangyong Korando Family, es un vehículo todoterreno, que ha llegado a España de la mano de Interred, empresa importadora también de Lada. Es un coche coreano, realizado sobre la base del antiguo Isuzu Trooper, al que han equipado con un motor de 2,5 litros turbodiesel de origen Peugeot.

Una de las bazas más importantes del Korando Family es su buen tamaño exterior, que le permite ofrecer un interior

KORANDO FAMILY RV	
VIRTUDES	DEFECTOS
Precio	Caja de cambios mediocre
Espacio interior y capacidad del maletero	Motor poco potente
Calidad de acabado	Neumáticos mal adaptados
PRECIO: 2.641.324 PTAS.	

SSANGYONG KORANDO FAMILY RV



muy espacioso, con sitio de sobra para cinco pasajeros. También sus generosas medidas le permiten ofrecer un maletero con una gran capacidad de carga, que se puede incrementar gracias a la posibilidad de poder abatir el respaldo de los asientos traseros por partes. Otro punto a su favor es su calidad de acabado, que está a un buen nivel y su equipamiento de serie que, teniendo en cuenta su precio, 2.641.324 pesetas, no está mal; dispone de elementos, como el cierre centralizado o elevalunas eléctricos, que en vehículos de este tipo suelen estar presentes en modelos más caros. También entre su equipamiento de serie hay que contar la dirección asistida. Esto se puede completar con el aire acondicionado, que se ofrece a un precio de 194.000 pesetas.

El motor, como ya se ha dicho antes, es de origen Peugeot, se trata de una mecánica que ante todo, es robusta y fiable, aunque sus 79 caballos de potencia se quedan un poco cortos para mover con soltura los casi 1.700 kilos que pesa el vehículo. Además, a la hora de sacarle un buen rendimiento, los desarrollos del cambio no ayudan nada. Cuenta con una caja de cambios

mediocra, con unos desarrollos muy mal adaptados. La primera y segunda velocidad están muy juntas, después hay un gran salto hasta la tercera, y entre ésta y la cuarta. Esto hace que una vez lanzado el coche, al pasar a cuarta, éste se quede prácticamente parado, lo que hace que tanto sus



Uno de los puntos a favor del Korando Family es su buen espacio interior.



La calidad de acabado está a un buen nivel. El cuadro de instrumentos es muy sencillo y cuenta con lo imprescindible. El aire acondicionado es opcional.

prestaciones como recuperaciones estén a un nivel bajo. Esto tampoco ayuda en conducción todo terreno, donde es recomendable circular prácticamente siempre con las velocidades cortas. Es la única forma de hacer frente a cualquier imprevisto que pueda surgir.

La caja de transferencias está bien resuelta, es muy fácil pasar de dos a cuatro ruedas motrices, esta operación se puede hacer incluso sobre la marcha, basta tener la precaución de tener la dirección recta. Pasar de cortas a largas también es fácil, gracias a una palanca eficaz y precisa.

Las suspensiones, por su parte, cumplen bien su cometido. En el eje delantero son independientes, con muelles y amortiguadores, lo que permite un buen guiado, mientras que en eje trasero, que es de tipo rígido, la sustitución de las ballestas por muelles, ha permitido que sea un coche confortable, tanto en carretera como en campo, y han permitido que desaparezcan en buena parte los molestos rebotes que causaban las ballestas. A la hora de practicar conducción todo terreno, es aconsejable no meterse en mu-

chas complicaciones; el Korando es un vehículo que, debido a unos recorridos cortos de suspensiones y a una altura pequeña con respecto al suelo, no se desenvuelve con facilidad en zonas trialeras, además se ve perjudicado por unos neumáticos de tipo mixto, mejor adaptados para asfalto. Por lo tanto, prefiere las pistas, donde se mueve co-

mo pez en el agua, y puede mantener una marcha ágil, con unos límites de seguridad altos.

Por lo que respecta a la dirección, ésta, con asistencia de serie, tiene un comportamiento muy bueno y transmite a su conductor cualquier irregularidad en el terreno; además, teniendo en cuenta el peso del coche, ayuda enormemente en su conducción, sobre todo en zonas estrechas y viradas, donde es necesario trabajar de forma intensa con el volante.

Los frenos, cumplen a la perfección su cometido, son potentes y permiten detener al coche en unas distancias razonables.

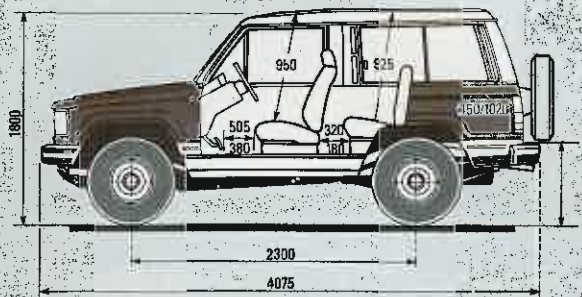
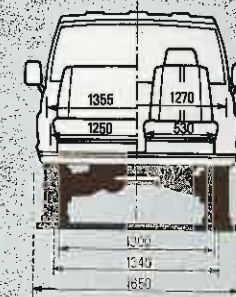
Tras analizar los pros y contras del Korando Family, este modelo resulta un vehículo ideal para aquellos que necesitan un coche de este tipo, sin tener necesidad de realizar un fuerte desembolso económico. Tras la prueba a la que le hemos sometido, hemos podido comprobar que los interesados en él tienen que anteponer un magnífico espacio interior y un buen confort de marcha a sus prestaciones, realmente muy justitas.

MANUEL MADRID
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



La capacidad de carga de este modelo coreano es excepcional, de la mejor del segmento.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 94,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 23,1 a 1. Potencia máxima: 79 CV (58,1 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg (154 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Combustible: Gasoleo.

TRANSMISION

Tracción trasera y engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 11,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,3 km/h.

DIRECCION

Sistema: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con barra estabilizadora, amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto y muelles helicoidales. Trasera: Eje rígido con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: P 235/75 R 15. Llantas de chapa de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.650 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **142**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **23,5**

1.000 m salida parada **43,9**

De 0 a 100 km/h **28,8**

Recorriendo (metros) **542**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **21,9**

400 m desde 40 km/h en 5ª **22,8**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **28,7**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **44,9**

De 80 a 120 km/h en 4ª **31,2**

recorriendo (metros) **891**

De 80 a 120 km/h en 5ª **35,3**

recorriendo (metros) **1.009**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,8 km/h de promedio **10,4**

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo **8,4**

En conducción rápida **12,2**

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo **13,8**

A 140 km/h de cruceo **-**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **10,2**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **636**

FRENOS

A 60 Km/h: **20,6 m.** A 100 Km/h: **60,3 m.** A 120 Km/h: **87,7 m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **57,4 dB.** A 60 Km/h: **67,3 dB.** A 90 Km/h: **70,2 dB.** A 120 Km/h: **76,7 dB.** A 140 Km/h: **- dB.** A Tope: **82,4 dB.**

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●	●	●
Manómetro de aceite	●	●	●
Termómetro de agua	●	●	●
Reloj de carga batería	●	●	●
Ordenador de a bordo	●	●	●
Cierre centralizado	●	●	●
Mando a dist. apert. puertas	●	●	●
Elevalunas eléctricos del.	●	●	●
Elevalunas eléctricos tras.	●	●	●
Retrovisores reg. a distancia	●	●	●
Volante regulable	●	●	●
Asiento regulable en altura	●	●	●
Asiento post. partido	●	●	●
Apertu. maletero desde el int.	●	●	●
Aire acondicionado	●	●	●
Climatizador automático	●	●	●
Salida de aire plazas post.	●	●	●
Techo solar	●	●	●
Llantas de aleación	●	●	●
Lavafaros	●	●	●
Limpia luneta post.	●	●	●
Faros antiniebla	●	●	●
SEGURIDAD	●	●	●
Airbag conductor	●	●	●
Airbag acompañante	●	●	●
Pretensor cinturones	●	●	●
Asiento para niños	●	●	●
Reposacabezas traseros	●	●	●

OPCIONES:

Pintura metalizada: 35.000 pesetas. Aire acondicionado: 194.000 pesetas.

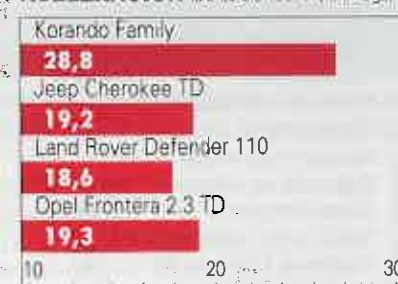


FRENTE A SUS RIVALES

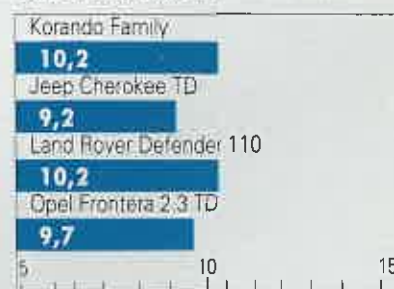
PRECIO (En pesetas)



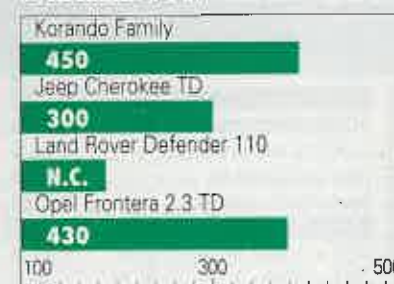
ACELERACION (De 0 a 100 Km/h. en segs)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



VOLUMEN DEL MALETERO (En litros)



CONCLUSION

El Ssangyong Korando Family, por precio, si tenemos en cuenta su tamaño, no tiene rivales directos en España. A la hora de buscarle competidores que se le puedan acercar, hay que recurrir a modelos en sus versiones más básicas, como es el caso del Jeep Cherokee TD, el Land Rover Defender 110 TDi 5 puertas o el Opel Frontera 2.3 TD, por poner cuatro ejemplos. Con respecto a todos ellos, el Korando es el que tiene una mecánica menos sofisticada y las peores prestaciones, que le penalizan en un uso por carretera. A su favor tiene, además de un precio ajustado, un buen tamaño y una capacidad de carga de maletero grande, junto a un buen acabado gene-

COMPRADOR

KORANDO importador: Interned, S.A. Avda. de la Industria, 28 bis. 28760 Tres Cantos. (Madrid). Teléfono: (91) 803 16 46. Red de postventa: 62 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 660.331 ptas. Plazos: 48 de 56.657 ptas. Precio final aplazado: 3.379.876 ptas.

COSTE POR KM.

Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 14,97 ptas/km. Coste financiero: 43,56 ptas/km. Coste por km. Total: 58,53 ptas/km.

SEGURO

Responsabilidad civil obligatoria: 46.873 ptas/año.

Seguro a todo riesgo: 222.601 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Marruecos todo terreno

Marruecos nos ofrece condiciones inmejorables para recorrer todo el país en un 4x4. Nos da la posibilidad de alejarnos del turismo convencional, conocer gente interesante y circular por espacios naturales.

aunque los meses de verano no son los más propicios para este tipo de viaje, no dejaremos de visitarlo si no tememos al calor, sobre todo en el sur, y evitaremos los primeros y últimos días de mes, donde la concentración de vehículos en el Estrecho de Gibraltar se hace verdadera-

mente penosa. Nuestro viaje comienza en la ciudad de Ceuta, donde haremos el cambio de moneda en dirhams; el mercado negro está más que asumido en la calle y no hay problema para realizarlo. Nos armaremos de paciencia para el paso fronterizo, donde nos encontraremos con los pri-

meros grandes contrastes. Una vez en ruta, el paso por Chauen o Chefchouen es obligado, bien a la ida o a la vuelta. Este pequeño pueblo de montaña, con sus casas pegadas a la ladera y pintada de cal y azulete, es digno de visitar. Desde aquí accedemos al triángulo que forman las ciu-

dades de Fez, Meknes y Muley Idriss, esta última a tan sólo cinco kilómetros de Volubilis que no debe dejar de visitarse. Si su interés reside en las ruinas romanas puede dedicarse a visitar sus principales monumentos: forum, capitolio, arco del triunfo y bellos mosaicos. Aquí fue rodada parte de la película de Scorsese «La última tentación de Cristo».

Ya en Fez, no deje de admirar la medina más bonita de cuantas hay en Marruecos. El zoco de Hené y el de los Curtidores; Chuara, donde poder observar, a pesar del olor desde las azoteas, gran cantidad de artesanos trabajando y curtiendo pieles. Se introducirá en un ambiente digno de las Mil y una Noches. Sin duda, lo mejor es ir acompañado por un guía que le conduzca por la medina.

La travesía del Atlas no entraña ninguna dificultad para un 4x4 en los meses de verano. No tanto como en invierno, donde puede encontrarse con las pistas nevadas: algunas de ellas superan los 2.500 metros de altitud. Con suerte podrá ver las familias



DATOS ÚTILES

—Oficinas de Turismo Marroquí:
C/ Quintana, 2 2º D.
Tel: (91) 541 29 29-563 10 90.
—Transmarruecena Algeciras.
Recinto del Puerto, 2/a.
Tel: (956) 66 52 00. Fax: 66 52 16.
—Mapa Michelin.
Marruecos 989.

de monos que viven en esta zona de bosques de cedros. No hay direcciones señaladas entre poblaciones, pero no dude en preguntar. Incluso más de una vez, para cerciorarse cuando no esté seguro de la pista a seguir.

Por esta zona se habla bereber, por eso el asentimiento con la cabeza no quiere decir que se haya hecho entender. Campesinos y pastores le indicarán con el brazo la dirección a seguir pero, siempre que pueda, consulte con los camioneros que por estas pistas circulan en viejos Bedford que todavía aguantan el paso de los años. En algunas ocasiones me han contado que al paso por alguna población los coches han sido apedreados.

Esto no es nada corriente, yo nunca he visto nada así, pero si ha ocurrido es por algún grupo de todoterrenos que han pasado por estas pistas a toda velocidad, sin respetar ni siquiera la proximidad de alguna población. Hay que circular siempre a una velocidad adecuada, pues el vehículo y nosotros mismos lo agradeceremos. Probablemente se verá rodeados de chiquillos que le pedirán golosinas, bolígrafos y pegatinas. Tenga paciencia y disfrutará del entorno y del contacto con la gente. Si viaja en septiembre, a mediados de mes tendrá la oportunidad de acudir a la fiesta de las bodas bereberes del Atlas, en Imichil, donde tienen una tradición importante y permite, ver en sólo unos días, mujeres y hombres de estas tierras que acuden al festejo para casarse. Son matrimonios de conveniencia y entre personas que generalmente no se conocen.

Además, tendrá ocasión de observar bailes folclóricos, pasear por un irreal zoco de tiendas y jaimas, o acercarse al mercado de burros y camellos que se asienta en la ladera de la montaña. En este mercado se venden todo tipo de animales, se regatean especias, se intercambia ropa, pero lo que hace de este mercado algo realmente asombroso es la facilidad para contraer matrimonio e igualmente para conseguir el divorcio.

Cuando circule por las pistas no lo haga nunca de noche, porque entonces sí que es fácil perderse, es mejor acampar cerca de la pista principal para emprender camino al día



Auténtico país de contrastes, Marruecos pasa del desierto a la nieve. Entre su variopinta población encontrará numerosos aguadores y encantadores de serpientes.



Realmente espectacular esta panorámica nocturna del zoco de Jemaa El Fna, en la populosa ciudad de Marrakech, un lugar de visita obligada.

siguiente. La gente es muy hospitalaria y la curiosidad siempre les llama a acercarse y saber su procedencia.

En caso de pérdida, tranquilidad, siempre aparecerá alguien. El Atlas, aunque no lo parezca, está muy poblado. En caso de no estar seguro siempre es mejor volver a un punto que se conozca. Si en algún momento no es capaz de orientarse, podrá acceder a la carretera por alguna pista en dirección Este y así continuar viaje hacia el sur. En Agoudal tiene la posibilidad de tomar la pista hacia las gargantas del Todra o las gargantas del Dades, en cualquier caso, no deje de efectuar este recorrido. Esta es la mejor época, entre junio y octubre, fuera de aquí la crecida de los ríos y la nieve lo hace intransitable.

Los paisajes que hay al acabar el valle del Dades, yendo en dirección a Boumalen, son preciosos. Tanto en el Todra como en el Dades hay hoteles y camping. En el Palmeral de Tinerhir vale la pena hacer noche.

Si desea hacer una entrada en el desierto y ver dunas deberá tomar la dirección Este hacia Erfoud o Rissani, desde donde salen pistas hacia Merzouga, en el Erg Chebbi.

Aunque ésta es una segura entrada al desierto no debe olvidar dónde está, si se sale de la pista principal no debe perderla nunca de vista; hay zonas de arena donde es conveniente bajar la presión de los neumáticos, sobre todo si quiere sentir por primera vez lo que es conducir entre dunas. Por aquí hay numerosos cafés al pie de las dunas, donde poder pernoctar, aunque si lo quiere hacer en soledad no hay ningún problema en buscar una zona adecuada. En los cafés probablemente les cuenten que son amigos de Miguel Bosé o Ana Obregón, que rodaron en este lugar la serie «El secreto del Sahara».

Para los más aventureros, hay pistas que les conducirán a Zagora, aunque en verano las temperaturas pueden

ALGUNOS CONSEJOS PRACTICOS PARA EL VIAJE Y EL VEHICULO

Para los ya experimentados en este tipo de viajes los siguientes consejos son innecesarios, pero seguramente les vendrá bien a todos aquellos que realicen este o trayectos similares por primera vez.

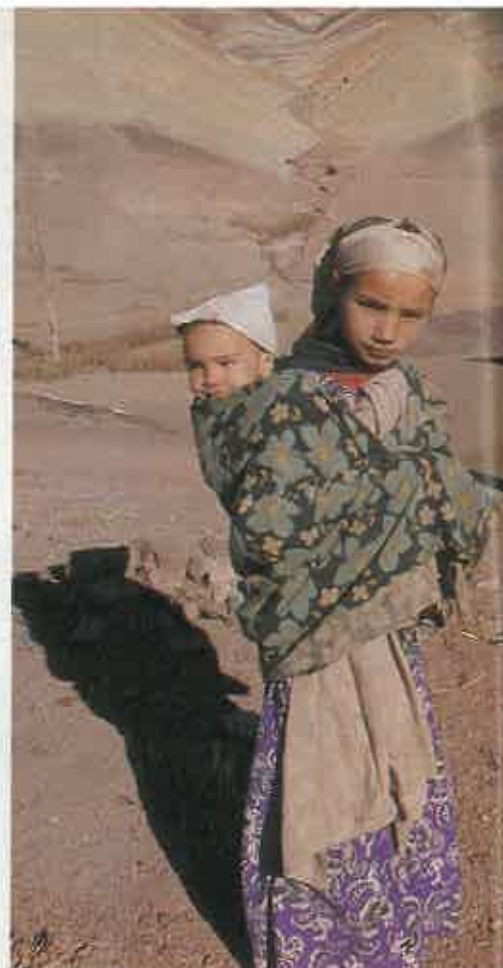
La carta verde es válida para Marruecos, por lo que no es necesario ningún otro tipo de seguro como antes. A no ser que quiera hacer un

Mondial Assistance para casos de avería o repatriación. No es obligatoria vacunación alguna. El cambio de moneda se suele realizar en Ceuta. En los bancos a veces no hay cambio, por lo que se puede realizar en la calle. Ya en Marruecos, en bancos y principales hoteles. No hace falta ir portecado de repuestos, lo más necesario son dos ruedas de repuesto, en caso de hacer pistas, ya que las pistas del Atlas son muy pedregosas o más de una cámara, por lo que no debe olvidar unos desmontables y una bomba de aire, por si decide ir por las dunas, ya que aquí es aconsejable desinflar los neumáticos para circular mejor. Una completa caja de herramientas, un bidón de unos 20 litros para combustible y otro similar por agua, planchas para arena, una pala, una media en la entrada del filtro de aire, que nos evitará abrirlo en más de una ocasión, una brújula y un buen botiquín. Es importante llevarlo todo bien colocado, a ser posible en

cajas o baúles metálicos o de plástico, bien atado con cinchas. Si se baca no la sobrecarga (a no ser que esté hecha especialmente) ya que no aguantan las vibraciones. Al cruzarse con otro vehículo es costumbre apartarse hacia el arcén, pues hay muchas carreteras en las que dos automóviles no pueden pasar por el escaso asfalto. Es importante en cruces y adelantamientos, vigilar el salto de piedras al parabrisas. Es habitual antes de cruzarse dar ráfagas de luces, el primero en hacerlo tiene preferencia.



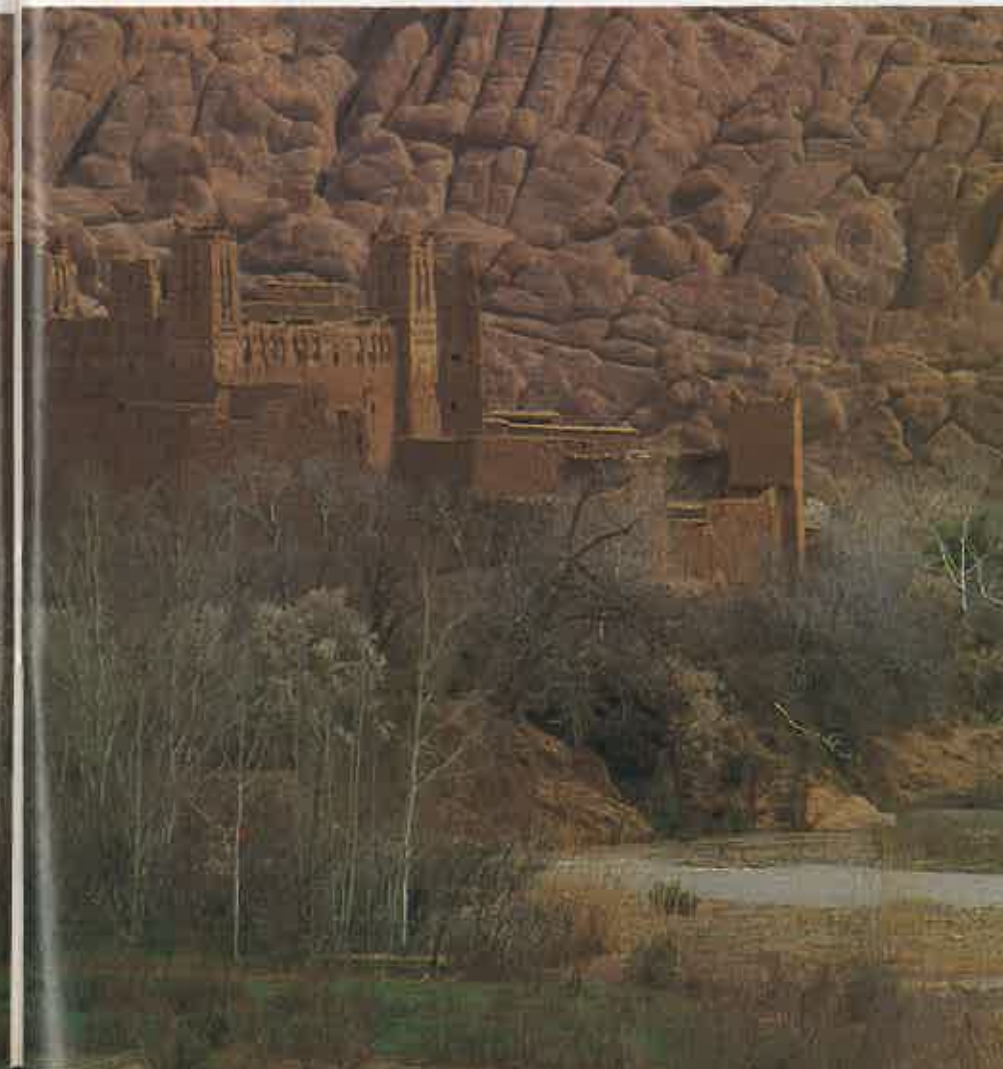
Los caprichos de la naturaleza alcanzan su máxima expresión en las cataratas D'Ouzoud y en las gargantas del Todra.



Los marroquíes son, de por sí, extremadamente amables. Los niños le asaltarán para pedirle dulces.



El desierto del Atlas, pese a su aspecto desolador, está más habitado de lo que parece.



Marruecos todo terreno

llegar a superar los 50 grados y no es muy aconsejable recorrerlas en un solo vehículo, por lo que es mejor ir por la carretera de Ouarzazate hasta Zagora. La carretera va bordeando el río Draa durante 160 kilómetros por un valle cubierto de palmeras. Esta carretera es una de las más espectaculares de Marruecos, por las numerosas kasbas que encontrará.

Ya en Marrakech, la magia de la plaza Jemaa el Fna le introducirá en una atmósfera animada y de lo más dispar. Todo gira alrededor de ella.

Por la mañana se venden frutas y verduras. A la hora de la comida se transforma en un gran restaurante donde se venden exquisitos pinchos morunos, y ya al caer la tarde los espectáculos callejeros dan vida a esta plaza, donde la gente se agolpa para ver a los contadores de cuentos, encantadores de serpientes, acróbatas y un sinfín de gentes que acuden allí para ganar unos dirhams.

Desde Marrakech a las cascadas D'Ouzoud hay unos 150 kilómetros. Allí se puede acampar en la cima de las cascadas y si no todavía no ha visto las familias de monos en los bosques de cedros de Azrou, con suerte, los verá aquí. Los amantes del windsurf podrán dedicarle unos días en Essaouira, donde los vientos que hay por aquí hacen ideal la práctica de este deporte.

El viaje que le proponemos es, sin duda, un buen recorrido que le hará tener una idea bastante aproximada de lo que Marruecos esconde, se puede realizar en unos 25 días, pernoctando tranquilamente en todos los istios sugeridos.

El paso del Atlas le llevará dos o tres días para disfrutar realmente de esta zona. En total son unos 4.000 kilómetros de recorrido, de los cuales la zona costera es la que posee mejor nivel de carreteras y desde donde se podrá regresar a España en tan sólo un día. Para aquellos que hablen francés les será bastante fácil entenderse. En las ciudades siempre encontrará a alguien que le hable, o por lo menos lo intente, en español y en seguida se le ofrecerá como guía.

Sin duda es un viaje que le obligará a regresar más veces a este fascinante país, pues es difícil salir de él sin haber hecho buenos amigos. Mucha suerte y buen viaje.

TEXTO Y FOTOS: JUAN ECHEVERRIA



¡desaparecerás!

Después de probar una autocaravana le entrarán ganas de desaparecer. Una casa rodante ofrece una autonomía y una versatilidad incomparables.

no hace falta que a uno le toque la lotería o el cupón de la ONCE para desaparecer sin dejar rastro por ninguna cadena hotelera de la costa o la montaña. Una autocaravana (Motorhome en la jerga automovilista) es un aliado perfecto en la huida para olvidar la ciudad y sus sinsabores, para realizar un viaje agradable en familia pernoctando en los rincones más atractivos o para dejar atrás todas las rutas masificadas o los hoteles más sugerentes sin ninguna clase de envidia, y todo ello por un precio que es absolutamente sorprendente.

El Grupo Böos, primer fabricante español que ha conseguido introducir con éxito sus productos en Alemania, el país

VIVA 3100 U	
VIRTUDES	DEFECTOS
Gran versatilidad	Potencia algo justa
Acabado y equipamiento	Sin aire acondicionado
Dirección y cambio	Demasiadas llaves diferentes
PRECIO: 3.849.000 PESETAS	

Motor 16
Prueba

BOOS VIVA 3100 U





líder del autocaraván, sigue utilizando algunas plataformas del fabricante italiano Fiat para realizar todas sus autocaravanas.

En este caso, la nueva Ducato 14 2.5 Diesel con dirección asistida es el modelo que sirve de base mecánica y portante para un conjunto muy moderno y atractivo en el que pueden disfrutar sus vacaciones cuatro adultos con total comodidad.

El motor proporciona una potencia de 85 caballos. No es una cifra que permita mantener cruceros elevados de velocidad y superar un repecho de los serios adquiere tintes épicos sólo comparables al esfuerzo que realizan los ciclistas para coronar un puerto; sin embargo, salvo en esas contadas condiciones en las que si se agradecería algo más de fuerza, el conductor de esta autocaravana no va a necesitar más potencia ni más velocidad.

Los 120 kilómetros por hora se pueden mantener con facilidad llaneando y una tercera marcha prodigiosa permite circular por terrenos virados con la fuerza y agilidad necesarias para no suponer un estorbo al resto de conductores que circulen por la misma carretera.

La dirección asistida, con una desmultiplicación adecuada y un radio de giro muy razonable junto con un cambio de marchas en el volante, de recorridos cortos, preciso y muy cómodo facilitan



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 2.500 cc. Dos válvulas por cilindro con un árbol de levas en cabeza. Potencia máxima: 85 cv a 4.200 rpm. Par máximo: 16,7 mkg a 2.400 rpm. Inyección indirecta de gasóleo.

TRANSMISIÓN: A las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades.

DIRECCIÓN: De cremallera asistida. Radio de giro: 12,1 m.

SUSPENSIÓN: Delantera: independiente de tipo McPherson. Trasera: de eje rígido con ballestas longitudinales.

FRENOS: Discos ventilados delante (300 mm de Ø) y tambores detrás (254 mm de Ø).

RUEDAS: Neumáticos 185/70 R15.

PESO Y DIMENSIONES: Peso máximo autorizado: 3.200 kg. Largo: 5.310 mm. Ancho: 2.280 mm. Alto: 2.900 mm. Depósito de combustible: 80 litros.

PRESTACIONES Y CONSUMOS: Velocidad máxima: 130 km/h. Consumo medio aproximado: 11 litros/100 km.

La línea de la Viva se debe a Giugiaro y el interior de la caravana es obra de los especialistas de Böos.

La marca Böos sigue utilizando plataformas Fiat para sus autocaravanas. En el caso de la Viva 3100 U se usa la mecánica de la Ducato 14 2.5 Diesel.

mucho las cosas a un conductor que tiene que afrontar los viajes con una nueva filosofía, absolutamente distinta de la del conductor del turismo normal. Olvidar las prisas por llegar, disfrutar en todo momento del paisaje, parar a menudo y conducir con la prudencia que requiere las dimensiones y el peso de una autocaravana.

No obstante hay que resaltar que el nuevo chasis de la Fiat Ducato, mucho más rígido y con mayor ancho de vías, junto con la suspensión independiente favorece el comportamiento de todo el conjunto.

El puesto de conducción es excelente. Alto, con retrovisores de gran superficie, un volante agradable y una visibilidad global aceptable a pesar de las dimensiones. El cuadro de instrumentos ofrece la información justa, termómetro de agua, reserva de combustible y velocímetro. El sistema de aireación, que cuenta con cinco salidas a lo ancho del salpicadero, es eficaz, aunque se echa en falta un aire acondicionado no ofrecido ni siquiera en opción (sí para la vivienda).

Si Giorgio Giugiaro ha conseguido una línea moderna y atractiva para la nueva Ducato, los especialistas de Böos no se han quedado atrás con el diseño de la vivienda. Básicamente la distribución no ha variado respecto a otros modelos antiguos, sin embargo el acabado ha mejorado notablemente y se ha recurrido a sistemas más modernos, como el nuevo WC Thetford con depósito de 20 litros desmontable o el escalón de entrada eléctrico con avisador acústico de olvido. Encima de la cabina se ofrece una cama de 2,15 por 1,40 y los asientos traseros, con la mesa central, se convierten en otra cama de 2,16 por 1,25 m. Además de frigorífico de 70 litros de capacidad, calefacción a gas, cocina y depósito de agua limpia con capacidad para 90 litros, la Viva 3100 ofrece una reserva de carburante de 80 litros que permite una autonomía de algo más de 700 kilómetros. Lástima que las cerraduras no estén unificadas y se requieran siete llaves para poder manipular todos los huecos.

Disponer de una auténtica casa rodante tiene un precio que no supondrá un obstáculo insalvable para los que pueden dedicarse durante un mes de vacaciones y 50 fines de semana a desaparecer.

ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSÉ ROBLEDÓ



Programar un viaje en autocaravana es tan fácil como coger un mapa y decidir un itinerario. Ruta y etapas diarias se realizan a la medida de los viajeros, que se detienen a placer sin agobios de ninguna clase.



el Loira, su valle y sus castillos, y los parques de Asterix, EuroDisney y Futuroscope, una combinación perfecta de cultura y diversión para una familia con niños, resultan un entorno idóneo para pasar un verano en autocaravana. Un recorrido interesantísimo y de una belleza única, realizable en un tiempo razonable de entre dos semanas y un mes por una cantidad de dinero realmente atractiva.

Al abandonar España por la frontera de Irún nuestra primera parada turística, suponiendo que vayamos al grano, se encuentra a 950 kilómetros de Madrid, en Poitiers. Allí, al borde de

Castillos franceses y montañas rusas



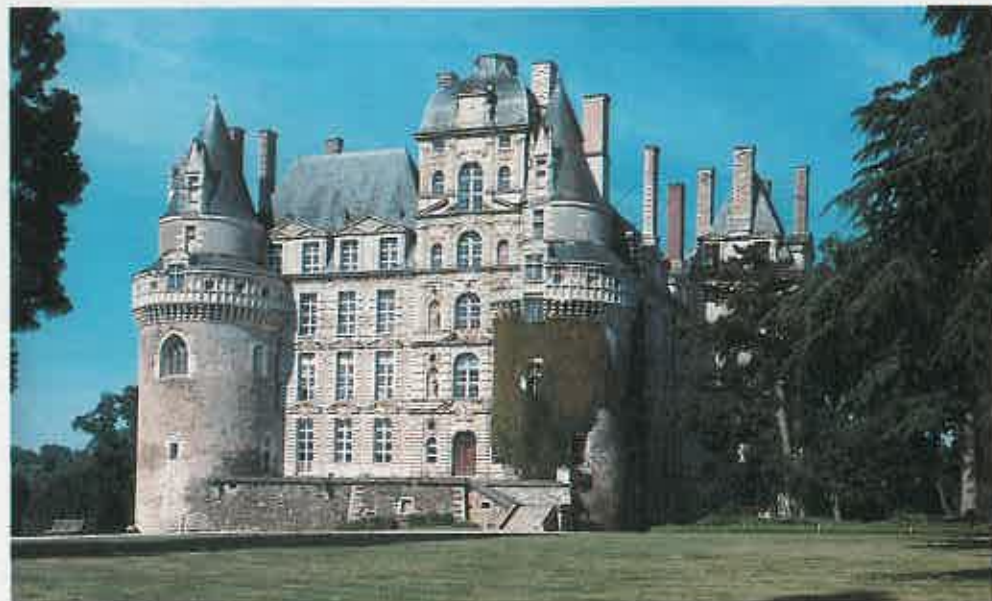
Una autocaravana permite detenerse a placer en función del cansancio, la belleza o el interés de los lugares que se visitan. Viajar con un vehículo así sólo tiene una limitación, los días de que se dispone.



DATOS UTILES A TENER EN CUENTA

Hora: Igual que en España.
Bancos: Abiertos de 9h. a 12h. y de 14h. a 17h. de lunes a viernes en París y de martes a sábado en el resto de Francia.
Accidentes: SAMU Tel. 15.
Urgencia Médica: SOS MEDECIN París. Tel. 1-43 37 77 77.
Consulado español en París: Tel. 1-47 66 03 32.
Llamar por teléfono: Casi la totalidad de las cabinas telefónicas francesas funciona únicamente con la tarjeta telefónica **TELECARTE**, que se puede adquirir en Madrid en La Maison de la France, Alcalá 63, por 1.150 pts. la tarjeta de 50 pasos y por 2.600 pts. la de 120 pasos.
El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en ciudad y carretera, y en cuanto a infracciones se refiere se deberán abonar en el acto, cuando el infractor no pueda justificar que vive o trabaja en territorio francés. Velocidades máximas permitidas: En carretera: 90 Km/h.
 En autopista: 130 Km/h.
 En zonas urbanas: 50 Km/h.
El precio del gasóleo es aproximadamente de 90 pesetas el litro.
Futuroscope está abierto del 2 de julio al 3 de septiembre de 9 a 22 horas y del 4 de septiembre al 2 de octubre de 9 a 19 horas. En otras fechas consultar horarios. El precio de entrada para adultos es de 230 FF (6.000 pesetas) 2 días, y de 4.500 pesetas para jóvenes de entre 5 y 16 años (menores de 5 años entrada gratuita). En EuroDisney un forfait de entrada al parque y a todas las atracciones cuesta 250 FF (5.500 pesetas) para los adultos y 155 FF (3.425 pesetas) para los niños menores de 11 años. Es gratuito hasta los 3 años. El parque se abre a las 9 horas y cierra a las 19 horas.

En fines de semana y en los meses de verano, abierto hasta las 23 horas. El parque Asterix abre desde las 10 de la mañana hasta las 6 de la tarde durante la semana. Los sábados y los domingos cierra a las 7 de la tarde. Precios: Entrada general 150 FF (3.300 pesetas); niños 105 FF (2.300 pesetas); gratuito hasta los 3 años. **Alquiler de autocaravanas:** Caravan Travel del Grupo B&O alquila la Viva 2100 U en temporada alta (julio, agosto y Semana Santa) por 21.000 pesetas diarias (consultar otras fechas en el



Tlf: 653 00 22 de Madrid), cantidad que incluye: kilometraje ilimitado, seguro a todo riesgo (excepto primeras 30.000 pesetas de franquicia), 15% de IVA, gastos de salida (gas, líquido químico, etcétera), asistencia en carretera 24 horas (válida en toda Europa) y mantenimiento y aparcamiento gratuito para su coche mientras dure el servicio. La edad del conductor no deberá ser inferior a los 21 años con carné de conducir de al menos 1 año de antigüedad.

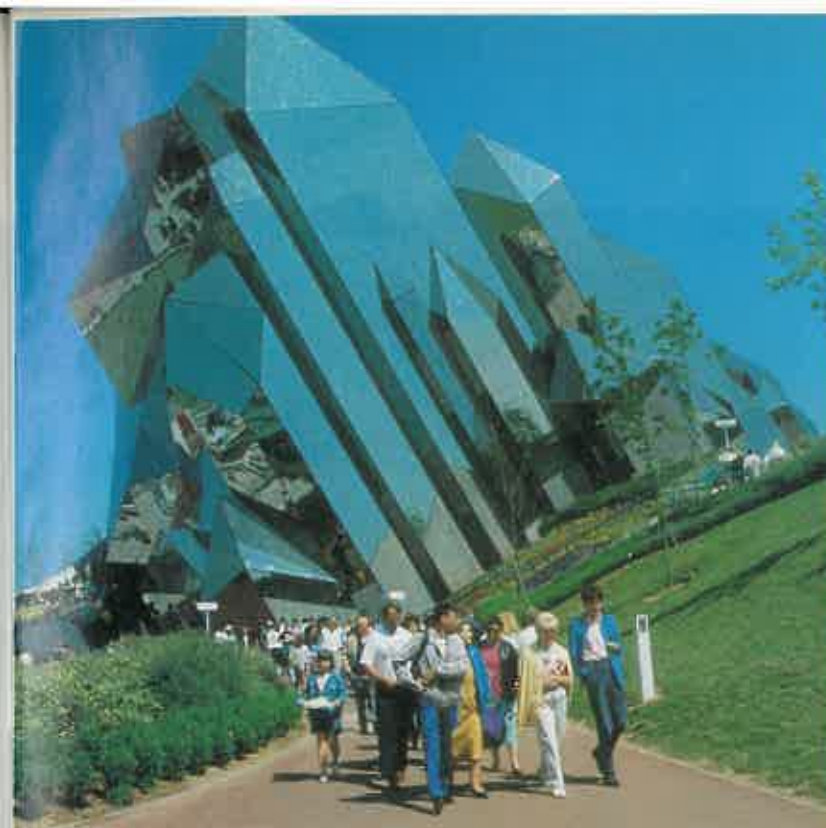
La majestad del Chateau de Brissac es sólo un ejemplo de la multitud de castillos que pueblan el precioso valle del río Loira. Tradición, cultura y arquitectura se dan la mano al servicio del visitante.

la autopista A-10, está enclavado el Parque Futuroscope, la Expo Universal de las imágenes, con un extraordinario espectáculo proyectado en las pantallas más grandes del mundo. Desde L'Imax Solido de realidad virtual hasta el cine dinámico con simulador, pasando por el cine en 3D, la alfombra mágica, el Omnimax, el Kinemax o el cine en 360°, 18 espectáculos ponen a prueba los sentidos con sensaciones desconocidas. Ideal para quien se perdió la Expo de Sevilla.

Después de que niños y mayores hayan disfrutado durante dos días a sus anchas en Futuroscope, les espera la ruta de los castillos, cuya zona de influencia comienza en la población de Tours. Ciudad de antiguos mercados, a 100 kilómetros de Poitiers por autopista de peaje, Tours es la puerta de entrada a esta bella región en el

corazón de Francia, donde se combinan para deleite del viajero un río majestuoso, el Loira, con calculadas porciones de naturaleza, arte, historia y tradición. Un valle que por su situación y atractivo se convirtió en residencia de reyes, nobles, aristócratas y ricos burgueses que construyeron más de cien suntuosos castillos, palacios y mansiones a lo largo de unos 150 kilómetros del curso del célebre río.

Un total de 19 campings se reparten por esta región. Se trata de instalaciones de 3 y 4 estrellas con todo tipo de servicios, que incluso incluyen sauna, campos de golf o pistas de squash, y que se encuentran en su mayor parte al borde de lagos o ríos con playas na-



turales rodeadas de castillos. Existen variopintas maneras de recorrer la zona mientras la autocaravana descansa en el camping. Al ser una región muy llana, los recorridos en bicicleta pueden ser muy agradables, al margen de poder usar medios de locomoción como el caballo, los carromatos tradicionales o la barca.

Blois, a 60 kilómetros de Tours y con un castillo de extraordinaria arquitectura, es otro centro neurálgico desde donde se pueden realizar bellas excursiones. Orléans puede ser la última parada antes de emprender camino a París. Cerca de esta bella ciudad se encuentra la iglesia más antigua de Francia, en Germigny des Prés.

Entre Madrid y París se da la mayor densidad de parques de ocio de Europa. De EuroDisney al Parque Asterix, sin olvidar Futuroscope, que estrena cuatro nuevos espectáculos: un muro de pantallas de vídeo, un simulador de cine, otro cine dinámico y el Aquascope.



A la izquierda se puede observar una panorámica de lo que es el río Loira y sus castillos. Es un valle en que la cultura y el ocio se dan la mano.

Castillos franceses y montañas rusas

Olvidarse de la autocaravana por una noche para dormir en la habitación de invitados de algún castillo es posible en el Valle del Loira, pero no sólo eso, adentrarse en las cuevas de Savonnières, admirar los cuadros de la escuela española en el castillo de Villandry, visitar el castillo que conserva el recuerdo de Juana de Arco en Chinon, observar las maquetas de los inventos de Leonardo Da Vinci expuestos en la mansión del Clós Lucé, en Amboise, donde pasó sus últimos años, maravillarse en Cheverny con su elegante palacio y las perreras donde se cuidan un centenar de perros de caza para monterías, visitar Lavardin, uno de los pueblos más bonitos de Francia... todo puede hacerse en el Valle del Loira, donde el viajero deberá pasar al menos 4 días antes de partir hacia la capital de Francia.

El tiempo necesario para ver al completo la ciudad de París desbarataría los planes de cualquier autocaravanista. Sin embargo, en función del tiempo disponible (pongamos 15 días para todo el viaje), habría que echar un rápido vistazo de dos días y medio para no trastocar mucho los planes y no tener que aguantar las quejas de los chavales ansiosos de llegar a los dos parques estrella del país vecino. Hasta hace poco se podía pasar una noche con la autocaravana aparcada bajo la Torre Eiffel. Sin embargo, una ley específica de última hora, junto con el celo de los gendarmes parisinos, puede convertir en aventura la misión. En cualquier caso existe en el mismísimo París un camping de 3 estrellas desde donde es posible tomar el metro para visitar la ciudad. Bosque de Bolonia, Metro línea 10. El Parque EuroDisney está a 32 kilómetros de París, por la Autopista A4 en el término de Marne La Vallée y cuenta con un Camping Caravaning de 4 estrellas, llamado David Crockett, abierto todo el año. Restaurantes, piscinas, pistas de tenis, y mucho más para quien le queden ganas al volver cada día del complejo vacacional más fascinante de Europa.

Tres días en EuroDisney (1.943 hectáreas) y uno en el Parque Asterix, el parque temático francés por excelencia, completan las últimas y apretadas jornadas de un viaje inolvidable. El regreso, 1.280 kilómetros, supondrán dos jornadas de viaje.

ANDRÉS MAS



tierra de nadie

A caballo entre un familiar y un monovolumen, el Mitsubishi Space Wagon es una interesante alternativa para familias muy numerosas.

mitsubishi ha optado por un tipo de carrocería intermedio, que no es nada habitual entre lo ya conocido. No es un familiar ni un monovolumen pero se parece más a éste, aunque el motor está separado del resto del habitáculo. Por lo tanto, el espacio interior no está tan bien aprovechado como en sus rivales, pero tampoco se puede considerar como malo. Es un coche de cuatro metros y medio de

MITSUBISHI SPACE WAGON

VIRTUDES	DEFECTOS
Postura de conducción	Distancias de frenado
Rendimiento de la mecánica	Ausencia de airbag
Confort de marcha	ABS no disponible

PRECIO: 3.200.000 PTAS.

MITSUBISHI SPACE WAGON





El interior del Space Wagon es sobrio y funcional. Destaca el volante de cuatro radios y la ausencia de airbag, que no se ofrece ni en opción.

largo y tiene la habitabilidad trasera de un coche de su tamaño. Si es criticable la capacidad del maletero, mal genérico en este tipo de vehículos con tres filas de asientos. Por lo menos se pueden abatir los de la última fila y entonces el espacio para equipajes resulta enorme.

El motor del Mitsubishi Space Wagon es un dos litros que desarrolla una potencia de 133 caballos. A pesar de que el nivel sonoro es un poco elevado, proporciona una conducción muy agradable y cómoda, ayudada además por el habitual suave manejo del cambio característico de la marca japonesa. El cuatro cilindros de gasolina es un motor elástico y se recupera bien en marchas largas. En cuanto al

consumo, sólo en tráfico urbano o en conducción rápida resulta lógicamente un poco más alto, pero una media de poco más de 10 litros para un coche que pesa casi 1.400 kilos con el conductor a bordo está más que bien. El Space Wagon es un coche con dirección asistida y la suspensión absorbe bien las irregularidades del terreno. El único punto negativo de los órganos mecánicos es el de los frenos. En el caso concreto de la unidad de pruebas, la distancia de frenado a 120 kilómetros por hora resulta larga. El Mitsubishi tiene tambores en las ruedas posteriores y no está disponible en esta única versión el sistema antibloqueo. El ABS, sin duda, sería bien recibido.

Respecto al equipamiento, esta ver-

sión denominada GLXi se comercializa de serie, entre otras cosas, con aire acondicionado, elevalunas y retrovisores regulables de forma eléctrica y cierre centralizado de puertas. La única «laguna» importante es el sistema de seguridad airbag, que no se ofrece ni en opción.

El interior es el clásico de los coches japoneses, funcional, bien rematado y en este modelo destacan además detalles prácticos. Dos portalatas situados entre los asientos delanteros y más ubicados en la última fila y otros huecos para dejar diversos objetos como monedas o casetes.

El coche destaca también por un excelente puesto de conducción. Una postura correcta al volante, con todos los mandos al alcance de la mano y un sitio perfecto para dejar apoyado el pie izquierdo. Los asientos delanteros recogen muy bien el cuerpo, que apenas se mueve al coger una curva un poco más fuerte de lo normal.

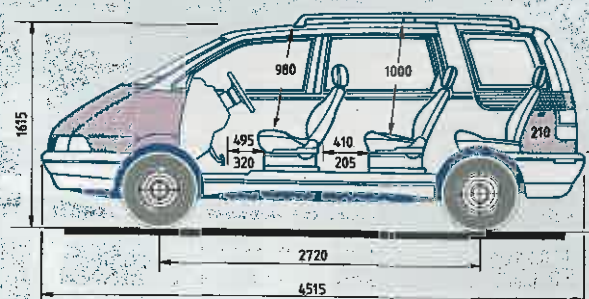
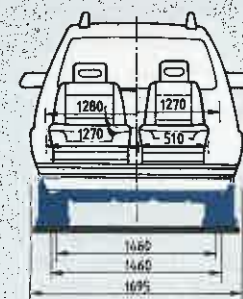
Aunque tiene algo menos de espacio interior que sus rivales, el Space Wagon tiene buenos atributos para hacerse con un hueco importante del segmento. Empezando por el precio. El coche cuesta 3.200.000 pesetas, la cifra más ajustada, sólo mejorada por el Nissan Serena. Fácil de conducir, con un equipamiento casi al completo y, sobre todo, cómodo, el Space Wagon es el Mitsubishi más recomendable para familias numerosas.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



Los asientos traseros se pueden abatir y aprovechando el respaldado se tiene una cómoda mesa. Los delanteros son cómodos y sujetan muy bien el cuerpo en las curvas más cerradas. La habitabilidad trasera no es demasiado brillante.

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85,0 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 133 CV (98 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 18,0 mkg (176 Nm) a 4.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,4 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/70 R 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.320 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h 185

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada 18,5

1.000 m salida parada 34,2

De 0 a 100 km/h 12,0

Recorriendo (metros) 200

RECUPERACIÓN

400 m desde 40 km/h en 4ª 19,2

400 m desde 40 km/h en 5ª 21,1

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 35,8

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 39,8

De 80 a 120 km/h en 4ª 12,2

recorriendo (metros) 342

De 80 a 120 km/h en 5ª 17,3

recorriendo (metros) 487

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,8 km/h de promedio 12,0

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo 7,6

En conducción rápida 13,8

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo 10,1

A 140 km/h de cruceo 12,0

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 10,5

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos 520

FRENOS

A 60 Km/h: 17,7 m. A 100 Km/h: 51,8

m. A 120 Km/h: 79,7 m.

SONORIDAD

Al ralenti: 48,0 dB. A 60 Km/h 63,4 dB.

A 90 Km/h: 69,6 dB. A 120 Km/h: 72,8

dB. A 140K m/h: 76,8 dB. A Tope: 82,5 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueitas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de a bordo		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apertu. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático		●	
Salida de aire plazas post.		●	
Techo solar		●	
Llantas de aleación		●	
Lavafaros		●	
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla		●	
SEGURIDAD			
Airbag conductor		●	
Airbag acompañante		●	
Pretensor cinturones		●	
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		

OPCIONES:

Pintura bicolor: 50.000 ptas.



FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en sgs)



CONSUMO MEDIO (En l/cada 100 km)



VOLUMEN DEL MALETERO (En litros)



CONCLUSION

Aunque no puede considerarse como un monovolumen, el Mitsubishi Space Wagon hay que encuadrarlo en dicho segmento. Chrysler Voyager, Nissan Serena y Renault Espace son sus rivales cercanos, si bien el Pontiac Trans Sport y los futuros modelos del grupo PSA y Fiat se sumarán a esta lista. El precio del Mitsubishi resulta ajustado, sobre todo porque en el Voyager no es de serie el aire acondicionado ni los elevallas eléctricos; lógicamente sólo el Nissan Serena es más barato. El coche japonés está a la altura en prestaciones y resulta bastante económico en cuanto al consumo de combustible. Respecto al maletero, ninguno destaca por su capacidad.

COMPRADOR

MITSUBISHI Importador: MMC Automóviles España, S.A. María Tubau, 7- Torre A. Ctra. Fuencarral-Alcobendas, km. 12.2. 28050 Madrid. Teléfono (91) 358 96 97. **Garantía:** Tres años y seis de anticorrosión sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 23 puntos en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 800.000 ptas. **Piazo:** 48 de 68.641 ptas. **Precio final aplazado:** 4.094.766 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 24,4 ptas/km. **Coste financiero:** 52,77 ptas/km. **Coste por km.Total:** 77,18 ptas/km.

SEGURO

Responsabilidad civil obligatoria: 50.880 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 262.978 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



La catedral de Santiago de Compostela es el mejor ejemplo del románico español.

de paradores por España

De entre los 86 Paradores de Turismo existentes hemos elegido 11: los indispensables para realizar tres atractivas rutas en tres puntos cardinales diferentes de nuestra geografía.

Comienza el recorrido en el Pirineo Catalán, en pleno corazón del Valle de Arán. Junto al río Garona se alza el Parador de Arries (Lérida). El edificio es uno de los de más rancio abolengo del valle y aún conserva su

torre medieval y la capilla del siglo XVII. Su situación privilegiada lo convierten en zona preferente para realizar turismo de alta montaña, además de facilitar la práctica de los deportes del esquí, caza y pesca. En sus alrede-

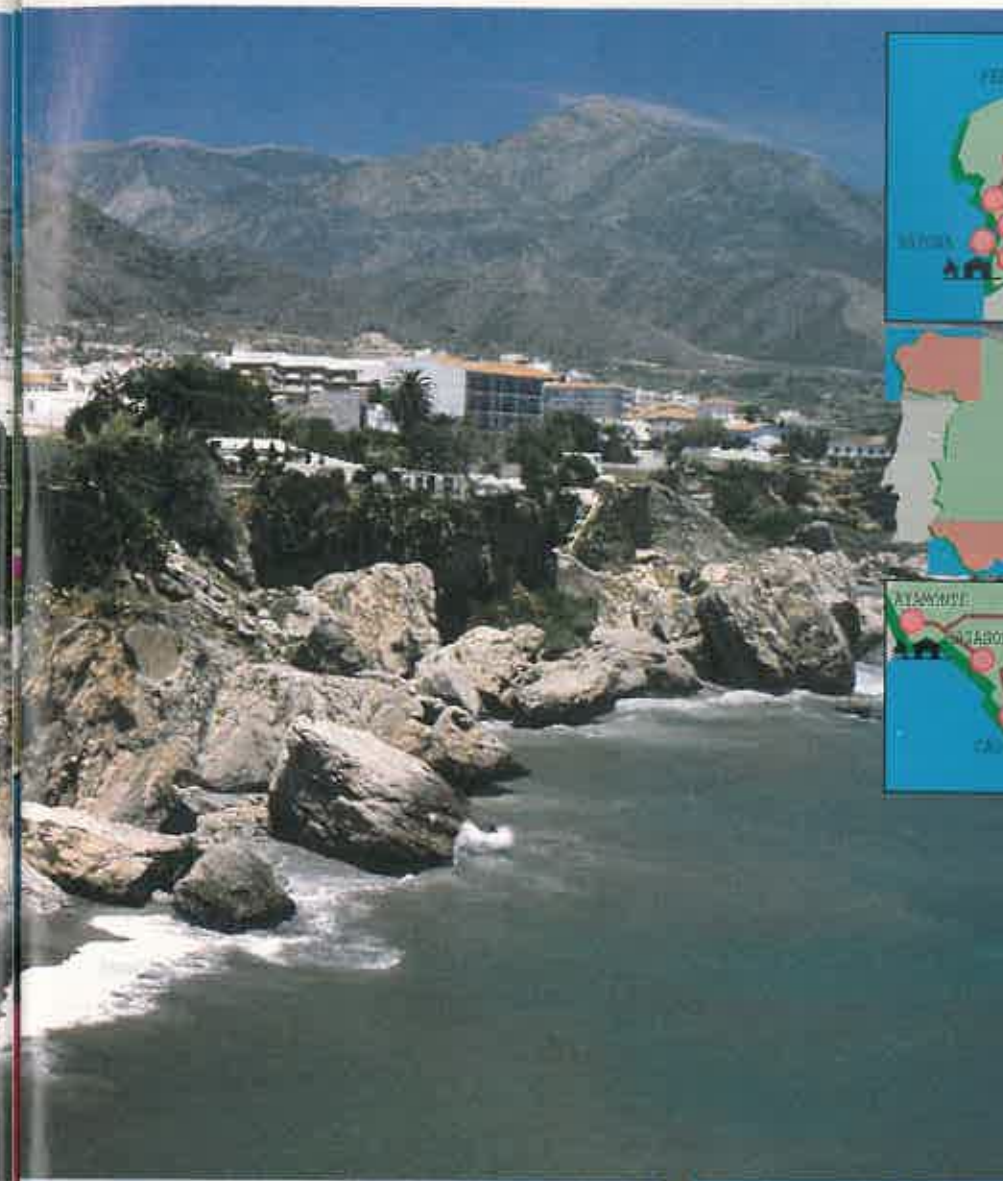
dores el gótico y el románico conviven y perviven, ofreciendo interesantes visitas arquitectónicas.

A 160 kilómetros, en Bielsa (Pirineo Aragonés), se encuentra el Parador de Monte Perdido, desde donde se di-



visa la frontera franco española, a tan sólo 27 kilómetros, por el túnel de Biel-sa-Aragnone. Por su ubicación es ideal para visitar el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. Tras el encuentro con la naturaleza, y para retornar a la civilización sin grandes estridencias, bien vale el Parador de Cardona, a 90 kilómetros de Barcelona. El establecimiento está situado en una fortaleza cuya construcción fue iniciada por Luis de Aquitania en el año 798. Pieza fundamental de la fortaleza es la iglesia-Colegiata de San Vicente, buena representación del primitivo románico-lombardo.

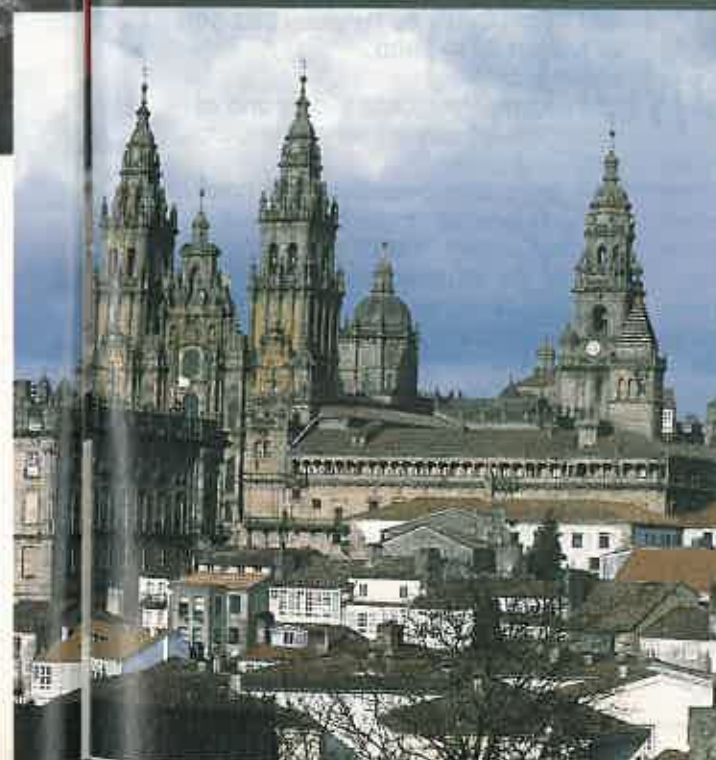
Partiendo del Parador de Puebla de Sanabria, en Zamora, se abre un nuevo trayecto por el noroeste de la Península. Es éste un lugar de paso hacia la ruta gallega. A tan sólo 14 kilómetros del Parador, son lugares de visita obligada el Ayuntamiento de la ciudad, de rasgos isabelinos; la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Asunción, del siglo XII; el castillo del siglo XV y, por supuesto, el lago de Sanabria. A 297 kilómetros, en Bayona (Pontevedra), se halla el Parador del Conde de Gondomar. Situado en la península de Monterreal, es uno de los Paradores Nacionales más impresionantes de toda España; por su ubicación y su paisaje marítimo se convierte en una auténtica atalaya sobre el Atlántico. Muy cerca, en la calle Alfe-rez Barreiro, podrá degustar los pescados y mariscos de la tierra en el restaurante O Moscón.



Nuestro siguiente destino es el punto de encuentro de todos los peregrinos: Santiago de Compostela. Instalado en el que fuera el Hospital Real (1499), el hotel «Reyes Católicos» (en la Plaza del Obradoiro), está considerado el más antiguo del mundo. Su cocina merece ser degustada, sin privarse, por supuesto, de Alvarhinos, Ribeiros, orujos y otros caldos y aguardientes locales. La ciudad entera es una mara-



Nerja (en la foto grande), ofrece todo el encanto de la Costa del Sol. El parador de Mazagón (arriba) un edificio moderno y funcional. A la derecha, el Hostal de los Reyes Católicos, uno de los paradores donde sus cimientos cuentan con más historia. El Pirineo aragonés es otra de las grandes opciones que ofrecen la Red de Paradores.





El Coto de Doñana, lugar de visita obligado para todo el visitante de Huelva.



Torrox, en la provincia de Málaga, un genuino exponente de los pueblos blancos.

villa arquitectónica, especialmente su catedral: la más importante creación del románico español.

El próximo parador de nuestro viaje, el de El Ferrol, en La Coruña, no contiene ni una sola piedra histórica en su construcción. El edificio es totalmente moderno, pero respeta los cánones de la arquitectura regional. Situado en la plaza del Almirante Fernández Marín, frente al Palacio de Capitanía, forma conjunto arquitectónico con las ige-



trucción, los lugareños ironizaban diciendo que al Parador no le haría

sias de San Francisco y de la Orden Tercera. En los flancos, los jardines de San Francisco y el Paseo de Herrera; de frente, el mar.

Cuando no hay a mano ruinas que vitalizar y poner al día, se hacen Paradores de nueva planta. Este es el caso del de Ribadeo, en la provincia de Lugo, que posee un anecdótico origen. El edificio se erige en lo que fuera un antiguo cementerio. Durante su cons-

trucción, los lugareños ironizaban diciendo que al Parador no le haría

trucción, los lugareños ironizaban diciendo que al Parador no le haría

DATOS Y TELEFONOS UTILES

Los precios de los Paradores Nacionales (en habitación doble) oscilan entre las 23.000 pesetas (como es el caso del Hotel Reyes Católicos, de cinco estrellas) y las 10.500 pesetas para los Paradores de tres estrellas (Ribadeo). Cualquiera consulta suplementaria pueden hacerla en la Central de Reservas de Paradores, en el teléfono (91) 559 00 69.

Información Nacional de Carreteras: 900-123 505.

Para obtener los teléfonos de cualquier Oficina Provincial de Turismo diríjase a Información Nacional de Turismo: 901-300 600.

Se cierra este deambular por Paradores, donde son todos los que están pero no están todos los que son, con uno de los establecimientos de más tradición turístico-veraniega. El Parador de Nerja, en Málaga, se halla muy cerca del mirador denominado «Balcón de Europa», disfrutando de maravillosas vistas así como alrededores dignos de visitar: Vélez-Málaga, Salobreña, Almuñécar... y, por supuesto la ruta de los pueblos blancos que son uno de los grandes atractivos que ofrece la provincia de Málaga.

BELÉN VALDEHITA

1000

Consejos para un viaje tranquilo

Dentro de unos días, once millones de automóviles recorrerán las carreteras en busca del descanso. Para muchos es una situación con riesgo; los siguientes consejos le ayudarán

1 ★★★★★ Nunca marque un tiempo para hacer un trayecto. Conduzca a su ritmo y al que le marcan las circunstancias.

2 ★★★ Antes de iniciar un viaje, consulte un mapa. Memorice las salidas de autopistas ya que, si se equivoca, no siempre resulta fácil regresar al itinerario inicial.

★★★★★	Trascendental para su seguridad.
★★★★	Importante para su seguridad.
★★★	Mejorará su comodidad y confort.
★★	Vale la pena prestarle atención.
★	No es ninguna tontería

3 ★★ Siempre que pueda, utilice autovías o autopistas, aunque las distancias recorridas sean mayores. Por ese tipo de vías se gana tiempo y se ahorra combustible.

4 ★ Si está en el extranjero, lleve dinero local. Aunque en los peajes admiten el pago con otras monedas, los cambios suelen ser muy desfavorables.

5 ★★★ No agote, nunca, el depósito.

to de combustible. En verano, ante la gran cantidad de desplazamientos, es relativamente fácil encontrar gasolineras en la que se ha agotado. Recuerde que hay muchas estaciones de servicio cerradas a partir de las 12 de la noche.

6 ★★★ Si se ha detenido a descansar, revise el automóvil antes de reiniciar la marcha. Un insecto (especialmente las avis- pas) dentro de un coche en marcha es peligroso.

7 ★★★★★ Si estando en marcha se percata de que hay un insecto a bordo, no dude en parar. Intentar eliminarlo sin detener el coche es una temeridad.

8 ★★★★★ El Reglamento de Circulación impide utilizar auriculares a los conductores. También está prohibido hablar por teléfono mientras se conduce, excepto si es «manos libres».

9 ★★★ Viaje siempre con ropa cómoda que no le impida



los movimientos de la conducción. Si dispone de aire acondicionado, no viaje excesivamente desabrigado.

10 ★★★★★ Utilice calzado apropiado. Sandalias o «chancas» que puedan desprenderse del pie son muy peligrosas.

11 ★★★★★ Oriente las boquillas del aire acondicionado hacia la posición de desempañado. Con ello evitará la proyección directa y permitirá un mejor reparto del aire fresco.

12 ★★★★★ Si tiene que despojar-



se de una prenda de ropa, no dude en detener el coche. Hacerlo con él en marcha es una temeridad.

13 ★★★★★ Mejor que las viseras parasol que tienen todos los coches, es una buena gorra, con visera larga. Podríamos discutir aspectos estéticos, pero no funcionales. Llévela siempre en el coche y utilízela cuando viaje con el sol de frente.

14 ★ Algunos ambientadores o desodorantes son de un olor tan intenso que proporcionan una agobiante sensación de mareo a quienes los padecen. Si el coche huele mal, lávelo, pero no intente enmascarar los olores con aromas más fuertes.

15 ★★ Nunca deje un aerosol en el coche. Al sol, la temperatura puede llegar a los 80°, suficientes para hacerlo explotar.

16 ★★ Cuidado con los cartones

parasoles. Pueden inflamarse por simple insolación, ayudada por el efecto lupa que puede hacer una imperfección o un chinazo en el parabrisas.

17 ★★ Para evitar que el volante queme, lo mejor es dejar un paño, preferiblemente húmedo, sobre el salpicadero.

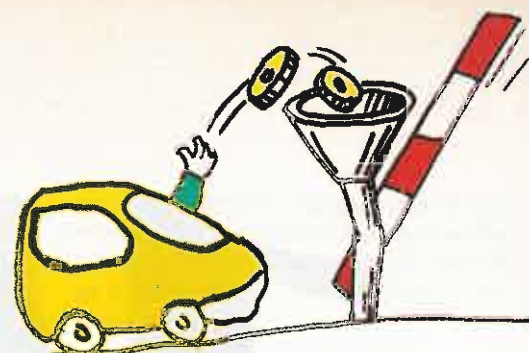
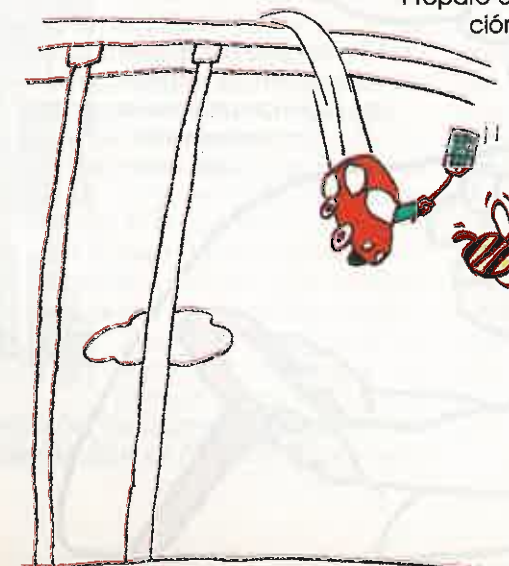
18 ★ Si consigue dejar su coche a la sombra, recuerde que el sol se desplaza. Es preferible dejarlo al sol y encontrarlo a la sombra que dejarlo a la sombra y encontrarlo a 50 grados.

19 ★★★★★ Algunos árboles, como las acacias, sueltan un polen pegajoso que embadurna los cristales. Esta sustancia es especialmente dañina para los cercos de goma de los cristales, que pierden su elasticidad y se resquebrajan.

20 ★★★★★ Aparcar bajo los árboles tiene un inconveniente: las deposiciones de los pájaros. Procure lavar la carrocería, desincrustando estos restos, que son demoledores para el brillo de la pintura.

21 ★★ Si viaja solo, procure llevar al alcance todo lo que vaya a necesitar: cintas de música, gafas, tabaco o caramelos. Buscar en marcha cualquier objeto es causa de accidentes.

22 ★★★★★ Nunca arroje los desperdicios, papeles, colillas ni objeto alguno por la ventanilla. Lleve consigo una bolsa a tal



efecto. No sólo es una falta de educación, sino que puede ocasionar un accidente a otro vehículo que le siga.

23 ★★ Pensando en los demás, utilice los sistemas lavaparabrisas sólo cuando es consciente de que no hay nadie detrás al que le pueda molestar.

24 ★★ Si lavar el coche al finalizar el viaje es un buen consejo, no es ninguna tontería el lavarlo antes. Viajará más confortablemente e incluso más fresco.

25 ★★ A menudo se desconoce la ciudad de destino. Esto hace dudar al conductor, entorpeciendo a los que le siguen y pudiendo ocasionar un percance. Lleve a mano un plano y si puede, memorice el itinerario antes de emprender el viaje.

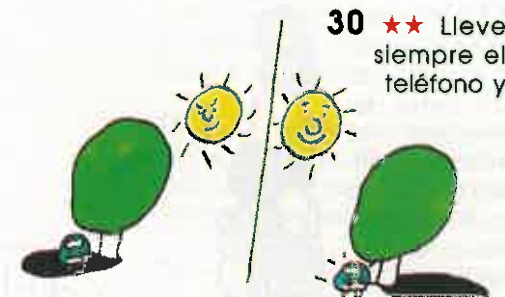
26 ★★ Si se pierde o no conoce la ciudad, siga siempre las indicaciones de «centro ciudad», donde es más fácil que le orienten. Los hoteles suelen ser buenos lugares para preguntar a horas poco frecuentadas, así como los taxistas. En último caso, que uno de los pasajeros tome un taxi para seguirlo hasta el lugar indicado.

27 ★★★★★ No hay viaje que no atraviere lugares de interés. Prepare el itinerario con antelación y prevea cortas visitas a estos lugares. Será más ameno.

28 ★★★★★ En el interior del coche no coloque objetos y equipaje que dificulten la visibilidad y limiten la maniobrabilidad. Objetos deambulando

por el interior son peligrosísimos.

29 ★★★★★ Si viaja con niños, no olvide que, como padre, es el primer responsable de la educación vial de sus hijos. Aproveche para ir introduciendo a los pequeños en las normas y señales de circulación. Es un buen método para entretenerlos. Pero, ni se haga pesado, ni contradiga con una conducción irresponsable la ejemplaridad que trata de inculcar.



30 ★★ Lleve siempre el teléfono y

la dirección del lugar al que se dirige; especialmente si es un hotel o apartamento en el que no conoce a nadie. Recuerde que si por cualquier incidente llega más tarde de las 10 de la noche, puede encontrarse con que han anulado su reserva.

31 ★★★★★ Si viaja en grupo, varios coches hacia un mismo destino, es preferible que cada cual conduzca a su ritmo, sin preocuparse por los demás.

32 ★★★★★ Para no distanciarse, acuerden puntos de encuentro tan frecuentes como deseen.

33 ★★ En esos puntos de encuentro, intercambien pasajeros, sobre todo, los niños. Es otra forma de amenizar los viajes.

34 ★★ Antes de iniciar uno de estos viajes en grupo, concierten un



pequeño código de señales para indicar a los otros conductores sus intenciones. Pero haga esas señales con mucha antelación y sin ambigüedad.

35 ★★★★★ Un automóvil sobrecargado es extremadamente difícil de controlar. Los elementos de suspensión funcionan sólo parcialmente o incluso no llegan a funcionar. No crea que por circular más despacio puede controlar el coche.

36 ★★★★★ Un exceso de carga se traduce también en un alargamiento de las distancias de frenada. Pero un alargamiento exponencial: con el doble de carga no se tarda el doble en frenar, sino tres veces más. El desfallecimiento de los frenos por calentamiento (frecuente con sobrecarga) se produce de manera violenta y sin casi advertencia previa.

37 ★★★★★ Además, el exceso de peso se traduce también en incremento de consumo. Y como en el caso anterior, incremento exponencial.

38 ★★ Si precisa llevar mucho equipaje, plense en la posibilidad de enviarlo por tren o agencia de transportes. Bultos grandes como baules, maletas, bicicletas o tablas de wind-surf pueden ser enviadas por poco dinero; menos, incluso, de lo que se gasta en combustible. Además, ganará en seguridad.

39 ★★★★★ Si en su viaje o en otra circunstancia, se encuentra con un accidente, recuerde que lo primero que tiene que hacer es señalizarlo para evitar que se produzcan otros.

40 ★★★★★ Si su presencia no es absolutamente imprescindible,

aléjese, deje actuar a quienes saben.

41 ★★★★★ Si es el primero en llegar, no se precipite en auxiliar a los heridos. Corte el contacto del coche siniestrado, evalúe la situación y ponga los medios para solicitar ayuda lo más rápido que pueda.

42 ★★★★★ Tranquile a los heridos, pero si no tiene conocimientos médicos y los medios necesarios, no mueva a nadie, salvo peligro de incendio o causa muy grave.

43 ★★★★★ Avise a la Guardia Civil y ayuda sanitaria. Indique con toda precisión lugar del accidente, carretera, kilómetro y sentido de la marcha si es de doble carril. Indique también el número de heridos.

44 ★★★★★ Por último, ante situaciones tan dramáticas, intente mantener la calma y aleje del accidente a las personas más sensibles. Reanude viaje sólo cuando esté anímicamente restablecido.

45 ★★★★★ Contrate un seguro de viaje. Cuestan 10.000 pesetas, más o menos, por el mes de vacaciones. La diferencia entre un incidente menor o aguar las vacaciones.

46 ★★★★★ Verifique la cobertura territorial de su póliza. Algunas compañías, para la asistencia, sólo cubren los alrededores de la ciudad de residencia.

47 ★★★★★ Si sale al extranjero recuerde que, por norma general, las compañías de seguros fuera del territorio nacional, sólo cubren la responsabilidad civil,



no los daños propios; aunque nuestra póliza sea «a todo riesgo». Contrate una extensión por los días que dure el viaje.

48 ★★ No olvide llevar un segundo juego de llaves de su vehículo. Perder las llaves o dejárselas dentro del coche, cuando se está lejos de casa, es un transtorno inolvidable.

49 ★★ No realice comidas copiosas antes de iniciar un viaje, y mucho menos beber alcohol. Es recomendable abstenerse en las 24 horas previas.

50 ★★ Tampoco ingiera alimentos que produzcan sed, como jamón, anchoas o en general los de alto contenido en sal.

51 ★★ Evite bebidas gasificadas y comidas flatulentas. La postura al volante agrava las molestias de los gases en el aparato digestivo.

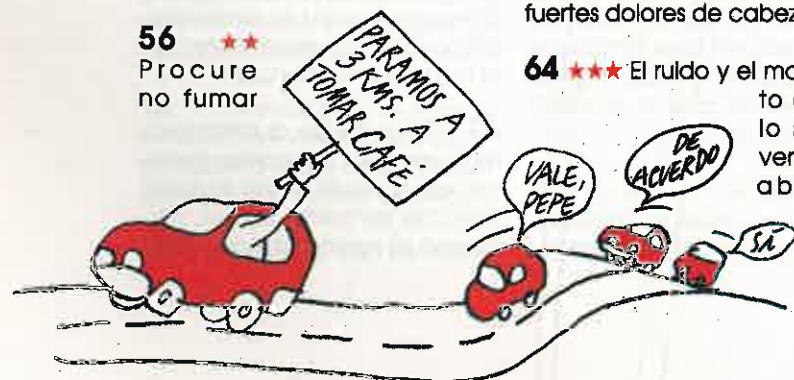
52 ★★ La mejor bebida es el agua o los zumos. Las bebidas isotónicas, tan de moda, son también muy recomendables.

53 ★★ Beber demasiado suele significar mayor eliminación de líquidos. Al menor síntoma, deténgase a orinar.

54 ★★ No selga en ayunas. Puede sufrir una bajada de tensión o una hipoglucemia. El chocolate es un buen remedio para evitar estas situaciones.

55 ★★ Algunas dietas producen carencias delicadas para la conducción. Por ejemplo, las dietas para adelgazar suelen ser pobres en magnesio.

56 ★★ Procure no fumar



mientras conduce. Pero si es fumador, fume moderadamente, pues el síndrome de abstinencia no es buen compañero de viaje.

57 ★ Si desea fumar, detenga el coche y encienda un cigarrillo mientras disfruta tranquilamente de una pausa.

58 ★★ Con las ventanillas cerradas cargará el ambiente y puede producir irritación en los ojos. Con las ventanillas abiertas, una pavesa desprendida de su cigarrillo puede colocarse en una situación peligrosa.

59 ★ En algunos automóviles, los ceniceros se encuentran próximos a las boquillas de aireación. Los no conductores deben tener también cuidado para que la ceniza no se esparza o salten chispas que produzcan sobresaltos al conductor.

60 ★★ Al menor síntoma de enfermedad, aplase el viaje o no conduzca. Recuerde, tratamientos médicos y farmacológicos producen somnolencia u otros efectos secundarios.

61 ★★ Si está bajo tratamiento médico, consulte con su médico para interrumpirlo al menos con 24 horas de antelación.

62 ★★ El aire acondicionado excesivamente fuerte puede producir un shock térmico, con molestias e incluso enfermedades respiratorias.

63 ★★ La calefacción en invierno también debe ser moderada. Demasiado calor produce somnolencia, fatiga y fuertes dolores de cabeza.

64 ★★ El ruido y el movimiento del pelo por las ventanillas abiertas producen

cen dolor de cabeza. Si quiere conducir así, colóquese una gorra o un pañuelo para el pelo.

65 ★★ En los descapotables o en los coches con techo abierto, hay que protegerse de una posible insolación.

66 ★★ Con las ventanillas abiertas y una alta temperatura, se produce una mayor evaporación de sudor y, por tanto, un mayor consumo de agua.

67 ★ Si deja el coche estacionado al sol, antes de reiniciar la marcha ventílelo y espere a que descienda la temperatura. En verano, un coche al sol puede llegar fácilmente a los 80 grados.

68 ★★ Menos de un 20 por ciento de las gafas que se venden fuera de las ópticas son de buena protección ocular. No ahorre a la hora de comprarse unas gafas de sol y no se fije únicamente en cuestiones estéticas. Al menos, para conducir.

69 ★★ Las gafas de baja calidad, además de no proteger, desvirtúan la visión y pueden cambiar la percepción de colores y distancias.

70 ★★ Los conductores que habitualmente utilizan lentes correctoras, tienen la obligación de llevar un repuesto.

71 ★★ Además de las gafas de repuesto y las medicinas de repuesto, no está de más llevarse la receta de las gafas. La rotura de un cristal o la pérdida



de una lentilla, es así subsanable en un par de horas.

72 ★ Si utiliza lentes de contacto, recuerde llevar todo lo indispensable para su limpieza e higiene. Llévelo siempre a mano.

73 ★★ Evite la conducción brusca. No sólo por seguridad, sino porque producen en el organismo multitud de cambios y aceleraciones que afectan al estado físico de los pasajeros.

74 ★★ Elija una música tranquila. Ni tan relajante que induzca al sueño ni tan estridente que altere el sistema nervioso.

75 ★★ El volumen excesivo, no sólo es agotador, sino que resta atención a la carretera. No se distraiga buscando en el dial.

76 ★★ Regule adecuadamente el respaldo de su asiento. Apoye toda la espalda paralela al respaldo.

77 ★★ Colocarse bien los cinturones de seguridad también es adecuado para lograr una postura más cómoda al volante, reduciendo la fatiga. Los cinturones nos obligan a una postura estudiada para aguantar el paso del tiempo.

78 ★★ Muchas horas al volante causan dolores de espalda; especialmente, si la postura es viciada.

79 ★★ Hay ejercicios especiales para el desentumecimiento de los músculos dorsales y cervicales. Consiga una tabla de ellos. Haga una breve parada en su viaje para hacerlos. Se relajará.

80 ★★ Para los pasajeros es muy conveniente la utilización de almohadillas cervicales. Son muy recomendables para personas mayores o quienes ten-

gan problemas de vértigos.

81 ★★ Insista en que los pasajeros traseros también utilicen los cinturones de seguridad. Recuerde que también es obligatorio su uso.

82 ★★ No espere al último día para llevar su coche a revisión.

83 ★★ Hay aspectos que se olvidan hasta que es demasiado tarde. Por ejemplo, la rueda de repuesto. Revise su estado y la presión antes de iniciar el viaje de vacaciones. Infla al menos a 2,5 kilos e incluso más. Siempre podrá bajar la presión.

84 ★★ Llevar un manómetro para comprobar las presiones es de lo más recomendable. Cuestan poco dinero y es el único método para verificar la presión con los neumáticos fríos, que es como debe hacerse.

85 ★★ Si va a rodar por autopista o con más carga de la habitual, suba las presiones de las ruedas entre 0,2 y 0,5 kilos. Recuerde, el único inconveniente de la sobrepresión es la disminución del confort. Por el contrario, la presión baja es lo que produce los reventones.

86 ★★ Los cinturones de seguridad también tienen su fecha de caducidad. Es importante cambiarlos cuando ha habido un accidente, aunque no sea muy grave. Las fibras con las que están tejidos se diseñan para deformarse progresivamente. Una vez destensado pierde parte de su capacidad de retención.

87 ★★ En moto use ropa y calzado adecuados. Los vaqueros son una temeridad.

88 ★★ Las paradas



deben ser frecuentes por cansancio y por la tensión nerviosa.

89 ★★ Parar cada hora es recomendable, tanto para el conductor como para la moto.

90 ★★ Utilizar tapones para los oídos reduce la fatiga y la sensación de estrés.

91 ★★ Bajo el casco es recomendable utilizar un sotocasco (verdugo). Absorbe el sudor y reduce el ruido aerodinámico.

92 ★★ La visera de la moto debe estar siempre imaculada. Conviene llevar muy a mano un spray para limpieza óptica y utilizarlo en cada parada.

93 ★★ Si viaja de noche o espera que se eche encima, lleve una visera translúcida, para ponerla en cuanto caiga el sol.

94 ★★ Reparta bien la carga y asegúrese de que el equipaje está sujeto.

95 ★★ Volviendo al coche, recuerde que salir en un estado de ánimo reposado es la mejor garantía para un viaje feliz.

96 ★★ Una sanción irrita y enfurece. Lo lógico es reconocer los errores y aprender de ellos.

97 ★★ La compañía es importantísima para lograr un ambiente relajado. Elija (si puede) los compañeros de viaje.

98 ★★ Los niños son muy sensibles en los viajes. Se irritan o se ponen pesados, pero la culpa no suele ser suya.

99 ★★ Si tiene aire acondicionado, viaje a las horas de más calor, suelen ser las más despejadas.

100 ★★ Viaje cuando mejor se encuentre. Armese de paciencia y piense siempre que usted es parte y culpa del atasco.



Vivimos en la civilización del ocio y uno de los «juguetes» más populares son las motos de agua. Nacieron en América y en la actualidad comparten mercado con los japoneses.

motos de agua: reinas de las olas



Las cuatro marcas que aparecen en el repertorio poseen una amplia gama de modelos. En Kawasaki destaca la JS-750 ST, con capacidad para tres personas. Las estrellas en Yamaha, Bombardier y Polaris son las motos tipo Jet, es decir, aquellas en las que la conducción se realiza de pie.



Las motos de agua están siendo la última moda en nuestras playas y pantanos. Tan de moda están, tan populares comienzan a ser que, al igual que ha sucedido con los 4x4, ya han empezado a alzarse las voces de quienes sólo las ven como molestos ingenios y peligros potenciales para los bañistas.

Es evidente que el uso irresponsable de ellas, pero no más que el de cualquier otro vehículo, puede convertirlas en molestas y peligrosas y por lo tanto, antes que nada, no está de más un llamamiento a esa responsabilidad del usuario cuando además es un hecho el que la opinión pública está muy sensibilizada en contra de ciertas actividades del motor. Como prueba de ello podemos explicar lo que nos

sucedía en una de las sesiones fotográficas en una localidad de la costa catalana. Alguien dio la «voz de alarma» a la Guardia Urbana a pesar de que cuando nuestro piloto salió a hacer sus evoluciones no había un sólo bañista en el agua y efectuaba sus maniobras en la zona de salida de embarcaciones del club y, por ende, zona no apta para el baño. Para un uso legal es necesario el llamado «título», estar en posesión de un seguro y navegar a más de 200 metros de la playa o 50 de la costa normal, mientras que para acercarse a la orilla no se pueden sobrepasar los tres nudos de velocidad.

Aquí les presentamos cuatro marcas: Kawasaki, Polaris, Yamaha y Bombardier. Cada una tiene una gama su-

ficientemente diversificada como para ofrecer productos atractivos según las distintas necesidades o apetencias. Técnicamente todos ofrecen suficiente garantía y eficacia, acabados de calidad y prestaciones, por lo cual el decidirse por uno u otro es algo que tenemos que dejar al libre albedrío del consumidor, cuya elección puede basarse en criterios muy subjetivos.

KAWASAKI La gama de Kawasaki se ve incrementada esta temporada



Dentro de la gama Kawasaki, la JS-750-Xi es un modelo eminentemente deportivo que dispone de 75 caballos.

con tres modelos de muy distinta vocación. Uno, el JS-750 ST es de marcado carácter familiar, en cuanto que en la motora pueden acomodarse tres personas. Es una especie de «limousine» dentro de la gama de motos de agua. Su motor bicilíndrico de dos tiempos y 750 centímetros cúbicos de cilindrada es potente (70 caballos) y, además de conferirle unas prestaciones muy honorables, hace posible el arrastrar a un esquiador. El equipamiento es muy completo en cuanto que hay un indicador de nivel de combustible y chivatos de temperatura de agua y aceite. El depósito, de generosa capacidad, 46 litros, va en consonancia con el carácter de esta moto, pues permite una gran autonomía, con lo que pueden afrontarse excursiones más o menos largas en las cuales son muy de agradecer los tres compartimentos estancos de los que se dispone.

En el otro extremo de la gama nos encontramos con el JS-750-XiR. Es ésta una moto de agua de altas prestaciones, pues se ha creado para competir en la categoría «Runabout» de la «International Jet Sports Boating Association». Es por lo tanto el carácter deportivo lo que va a encontrar por

encima de todo el usuario, merced a los 85 caballos que ofrece el motor bicilíndrico dos tiempos de 750 centímetros cúbicos con admisión por láminas. En virtud de su vocación eminentemente deportiva, el casco tiene un diseño que le permite mayor agilidad en los giros y, al ser además en fibra de carbono, se consigue un ahorro de peso y un incremento de la resistencia a los impactos.

La tercera novedad de la marca nipona es la JS-750-Xi, una versión mejorada del modelo del año anterior. Sin ser tan radical como el modelo XiR, éste es también un modelo eminentemente deportivo, no en vano dispone de 75 caballos, siempre merced a los tres cuartos de litro de cilindrada del motor bicilíndrico. En este modelo destacan el cuentavueltas y el «Trim» eléctrico, es decir, el mecanismo que permite graduar la inclinación del chorro de propulsión para mantener la moto con la misma inclinación, con uno o dos pasajeros, o para adaptarse a las necesidades de la navegación.

Además de estas tres novedades, la gama Kawasaki dispone de modelos ya conocidos, como pueden ser los X4 y SX, que se diferencian de las versiones precedentes por su nueva decoración.

YAMAHA Cuatro son los caballos de batalla de la marca de los diapasones en el campo de las motos de agua. Dos del tipo jet, es decir, los de conducción de pie, y otros dos tipo moto, es decir, para llevar sentado. Entre los dos primeros están el Super Jet 650, uno de los modelos de esta índole más difundidos. Su motor es de 650 centímetros cúbicos, bicilíndrico, dos tiempos y una potencia de 50 caballos. Uno de los

detalles más importantes de su equipamiento son la alarma de sobrecalentamiento y el ángulo de giro regulable para adaptarlo al tipo de conducción de cada usuario. Más radical y apto sólo para expertos es el FX-1, un Jet con un motor de 63 caballos, pero en el que destaca su casco: más corto, estrecho y ligero que los otros. Esas características le confieren un carácter muy nervioso sólo apto para los más deportistas y es por ello ideal para los que se dedican a las competiciones.

En el campo de las motos de agua propiamente dichas hay que destacar la Wave Blaster y la Wave Raider. La primera es una ligera embarcación eminentemente monoplaza pensada para quienes buscan ante todo la diversión, porque es ágil y ligera y permite mil diabluras pero sin requerir las exigencias de los Jet. Su motor es de 701 centímetros cúbicos, su potencia de 63 caballos y su hélice de acero de tres palas.

El Wave Raider es el alto de la gama. Se trata de una embarcación apta para dos personas y que se distingue por su elevado nivel de equipamiento y sus prestaciones brillantes. Su motor de 701 centímetros cúbicos, como siempre bicilíndrico de dos tiempos, tiene una respetabilísima potencia de 80 caballos, que en caso de emplear la moto una sola persona le proporciona unas elevadas prestaciones.

Su casco tiene la peculiar característica de girar muy plano, con lo que se requiere que sea el piloto quien se incline. Incorpora un «Trim» mecánico de tres posiciones mandado desde el puño derecho, mientras que la hélice tripala tiene el paso variable.



La Wave Raider es el modelo más alto de la gama Yamaha. Su motor de 701 centímetros proporciona 80 caballos.

En lo referente a equipamiento destaca el cuadro de instrumentos digital con cuentarrevoluciones, nivel de gasolina y temperatura, alarma de sobrecalentamiento, sendos retrovisores, un depósito de gran capacidad y un compartimento estanco. La gama de Yamaha se completa con otros modelos, como pueden ser los 650T, 700TX, 700TL, etc...

POLARIS Tres son las grandes novedades que para la temporada 94 presenta el fabricante norteamericano Polaris, que se caracteriza por sus motores de tres cilindros a diferencia de los bicilíndricos de la competencia. Se trata de los modelos SL 650, SL 750 y SLT 750. La primera de ellas, como su denominación indica, tiene un motor de 650 centímetros cúbicos con admisión por láminas de 68 caballos de potencia. Con respecto a la versión anterior, el modelo de 1994 posee una boca de admisión de agua mayor, lo que implica una mejor propulsión a lo que contribuye la hélice de cuatro palas y paso variable en acero inoxidable, que es novedad en la gama 94 de este fabricante.

En cuanto al SL 750, el incremento de cien centímetros cúbicos de cilindrada supone un aumento de la potencia hasta llegar a los 80 caballos, lo que convierte a esta moto en un modelo eminentemente deportivo. Como su hermana menor, el modelo de este año se caracteriza por la mayor entrada de agua a la hélice. Además de estas importantes características, este modelo posee un «Trim» accionado desde el puño izquierdo, cuya posición puede verse en un indicador colocado al efecto en la consola central, en la que además se ofrecen otros datos vitales mediante una pantalla multifuncional. A estas características de potencia se añade un casco muy eficaz y que se distingue por su facilidad de giro y su estabilidad a altas velocidades.

Con el SLT 750 se llega al alto de la gama de Polaris. Esta es una moto capaz de tres plazas y de arrastrar también un esquiador. Su motor es el mismo que el del modelo anterior, pero



La Polaris SLT 750 tiene capacidad para tres plazas y ofrece además la posibilidad de poder arrastrar un esquiador.

aquí se ha primado el equipamiento para ofrecer un modelo polivalente y familiar, aun manteniendo sus características deportivas. En ella hay que resaltar el indicador multifuncional de la consola que, mediante la pulsación de un botón, ofrece el nivel de combustible, el del aceite, la hora, la velocidad, las revoluciones, la distancia recorrida, etc... Otra importante característica es la de la marcha atrás, que se acciona mediante una palanca, mientras que, al igual que los dos modelos precedentes, también tiene la entrada de agua a la hélice de mayor tamaño. A nivel de equipamiento cabe destacar los retrovisores de serie, los compartimentos estancos, el enganche para practicar el esquí, etc..., todo ello pensado para ofrecer al usuario la posibilidad de la diversión y el llevar a cabo excursiones. El casco, como en el caso de sus hermanas, permite una gran maniobrabilidad, al tiempo que ofrece una gran estabilidad a altas velocidades.

BOMBARDIER La marca canadiense presenta para este verano una nueva gama de modelos, en los que se reúne toda la experiencia adquirida desde que en el año 1988 presentasen sus primeros modelos acuáticos. En total son siete los modelos ofrecidos, basados en la gama del año pasado, pero con numerosas mejoras introducidas como para considerarlas totalmente distintas. El modelo básico es el Sea-Doo SP, que con el motor Rotax de 55

caballos y un deportivo casco de nuevo diseño biplaza la convierten en un modelo de muy fácil pilotaje. El SP es prácticamente un SP, pero con hélice de acero inoxidable, relojes indicadores de aceite y gasolina y válvula rotativa High Performance, con lo que la potencia aumenta hasta los 60 caballos. El último escalón de los SP es el SPX, también biplaza, pero que gracias a una doble carburación y al nuevo motor de 650 centímetros cúbicos consigue 72 caballos de potencia. Este motor de 650 es el que también se emplea en el Sea-Doo XP94, pero con una potencia algo mayor, 80 caballos, que la convierten en una de las motos de agua más rápidas del mercado. La gama se completa con el GTS y GTX, modelos de gran estabilidad y casco bi/triplaza que cuentan incluso con marcha atrás y con el modernísimo sistema Trim-Tilt, mediante el cual se puede variar el ángulo de la turbina para mejorar el comportamiento. Ya en el último escalafón se encuentra el Explorer, que con capa-



La moto Sea-Doo SP es el modelo básico de Bombardier. Posee un motor Rotax de 55 caballos y un casco deportivo.

cidad para cinco personas resulta ideal para la práctica de la pesca o del esquí acuático. Sus características más destacables se encuentran en una nueva turbina y un nuevo casco en V más pronunciada.

JOSÉ LUIS AZNAR-
ALFONSO AGUILERA
FOTOS: J.L.A.-JOSÉ ROBLEDÓ

Para realizar este reportaje hemos contado con la inestimable cooperación de los pilotos Jordi Arcarons, Toni Ramos y Jordi Lladó. Nuestro agradecimiento a todos ellos.



COMO Y CUANTO
CARGAR EL COCHE

cuestión de peso

Llega el verano y con las vacaciones se somete al coche a las más severas pruebas. Es cuando más kilómetros se hacen y cuando más se abusa de sus posibilidades.

antes de plantearnos el viaje de nuestras vacaciones, hay que tener una cosa muy clara, que los coches tienen sus limitaciones y para no correr riesgos es necesario ser consciente de que un coche sobrecargado o mal cargado es un peligro. Ese es el primer paso para poner los medios que eviten riesgos innecesarios que amarguen nuestras vacaciones.

En primer lugar, hay que referirse al manual del usuario de nuestro coche para saber exactamente el peso máximo que puede soportar. Todo lo que sea superar esta cifra supone comprometer la seguridad y la fiabilidad mecánica.



Un coche altera su comportamiento notablemente al ir cargado. La dirección pierde precisión, la frenada se hace inestable y larga y la carrocería se balancea.



Así pues, antes de ponerse manos a la obra para preparar las maletas hay que contabilizar el peso de los ocupantes y de su equipaje.

Casi tan importante como el mismo peso es la colocación de los bultos. Un coche puede transformar radicalmente su comportamiento si se concentra la carga en un lado, en un extremo o sobre la baka. Como norma generalizada, hay que decir que la carga más pesada se tendrá que colocar lo más bajo y centrado posible, para, de esta manera, mantener la neutralidad del conjunto. También es importante adecuar la presión de los neumáticos a las condiciones de carga. Aunque cada modelo específica en su manual la presión de los neumáticos para rodar a plena carga, por término general se puede decir que es conveniente aumentar la presión de los cuatro neumáticos del orden de 0,2 ó 0,3 kg/cm², sobre todo si se va a rodar a

alta velocidad. Si se va a utilizar un portaequipajes suplementario sobre el techo, hay que vigilar también la calidad del mismo.

Desconfíe de los sistemas de tipo universal que valen para cualquier coche. Lo mejor, aunque cueste algo más, es comprar portaequipajes homologados por la marca para el modelo en cuestión. De esta forma estaremos seguros de que su adaptación y, por supuesto, su rendimiento, son correctos. El peso sobre el techo debe ser el mínimo posible, ya que esto contribuye a elevar sensiblemente el centro de gravedad y por lo tanto hace el vehículo más inestable en cuanto a su comportamiento.

El equipo de pruebas de Motor 16 se preparó para unas simuladas vacaciones a bordo de un Renault Laguna, donde experimentaron las diferentes situaciones de carga que se pueden dar para evaluar las reacciones. El sufrido

Laguna fue sometido sucesivamente a una serie de pruebas. Un recorrido mixto de conducción, un slalom, pruebas de aceleración, frenado y consumo. En primer lugar se realizó la prueba con el coche en vacío y con los neumáticos a su presión convencional (2,1 bar). A continuación, con la ayuda de lastre, aumentamos la carga hasta el total admitido por el coche (510 kg). Finalmente, montamos un portaequipajes, el homologado por Renault para el Laguna, sobre el cual cargamos una tabla de windsurf y una bicicleta de montaña. El lastre fue reducido en 35 kilos para compensar el peso de la tabla y la bicicleta y no superar el máximo admitido.

Así mismo realizamos algunas pruebas con el lastre dispuesto anormalmente, para comprobar cuánta influencia tenía una mala colocación en el comportamiento del vehículo.

Los resultados de las pruebas hablan

por sí solos. Según se incrementa la carga, las prestaciones se ven reducidas considerablemente. La aceleración de cero a cien kilómetros por hora se incrementa en la friolera de 6,3 segundos y las distancias de frenado a 100 kilómetros por hora se alargan hasta 17 metros. Aunque las pruebas se han realizado sobre un Renault Laguna, los resultados son extrapolables a cualquier coche. Los consumos, tal vez el aspecto menos importante en esta prueba, también se resienten.

Además del lógico aumento de trabajo del motor para mover el peso extra, el consumo se resiente fundamentalmente debido a la adopción del portaequipajes. La estudiada aerodinámica de los coches modernos queda hecha añicos al colocar unas barras portaequipajes. El destrozo continúa según se van colocando bultos en el techo. Lógicamente la influencia de la aerodinámica se va dejando notar a medida que se aumenta la velocidad.

Con el coche cargado hasta su máximo permitido y con una tabla de windsurf y una bicicleta, el consumo de combustible se incrementó la considerable cifra de 3,1 litros cada cien kilómetros respecto al consumo habitual que ofrece el nuevo modelo de Renault.

Los datos obtenidos por nuestro Correvit están claros. El peso pasa factura a las prestaciones del coche de forma evidente, por lo cual hay que adoptar una conducción adecuada a las características de cada momento.

Al estar el maletero en la parte posterior del coche, por detrás del eje, resulta evidente que las reacciones dinámicas se van a ver afectadas, ya que el reparto de pesos es diferen-



En nuestras pruebas utilizamos 300 kilos de lastre dispuestos en el maletero y en el suelo del coche. El resto del peso, hasta el máximo admisible, se completó con el conductor y dos pasajeros.

ACELERACION



EN VACIO	11,7s.	EN VACIO	18,1s.	EN VACIO	33,2s.
LASTRE	17,2s.	LASTRE	20,6s.	LASTRE	37,4s.
PLENA CARGA	18,0s.	PLENA CARGA	20,9s.	PLENA CARGA	38,3s.
DE 0 A 100 KM/H.		400 M.		1000 M.	

CONSUMO

(LITROS/100 KM.)



EN VACIO	12,5L.	EN VACIO	6,7L.	EN VACIO	8,5L.
LASTRE	13,8L.	LASTRE	7,9L.	LASTRE	10,3L.
PLENA CARGA	13,9L.	PLENA CARGA	8,6L.	PLENA CARGA	11,6L.
EN CIUDAD		A 90 KM/H.		A 120 KM/H.	

SLALOM (RECORRIDOS 90 METROS)

EN VACIO

9,8s

LASTRE

10,7s

PLENA CARGA

10,8s

FRENOS (a 100 KM/H.)

EN VACIO

42,8m.

LASTRE

54,7m.

PLENA CARGA

59,8m.



te. El peso hace un efecto similar al de un látigo y aumenta la tendencia del coche a tirar de atrás. Las suspensiones trabajan más forzadas y absorben peor los baches. El recorrido se reduce y, por lo tanto, el coche está en peores condiciones para abordar curvas a alta velocidad. El desplazamiento del peso hacia el eje posterior hace que el tren delantero se descargue con más facilidad, por lo que las pérdidas de adherencia son más frecuentes.

De las pruebas realizadas con el Renault Laguna, la más reveladora ha sido la del slalom. Aunque es evidente que nadie en su sano juicio va a cargar un coche a tope para hacer cabriolas, ha sido revelador el cambio del

Para las pruebas simulamos varias disposiciones de equipaje y carga. La influencia de un portaequipajes se deja notar enseguida, por lo que hay que moderar la velocidad.



comportamiento del coche. Con el Laguna vacío, los conos colocados especialmente para esta prueba se pasaban sin esfuerzo. Los balanceos de la carrocería eran mínimos, y no había que trabajar sobre el volante. Según se fue aumentando la carga aparecían varios fenómenos. La carrocería balanceaba, la zaga comenzaba a querer salirse del recorrido y el conductor empezaba a sudar para mantener la trayectoria deseada. Todo esto se aderezaba con un escándalo de neumáticos y pérdidas de tracción. Así mismo, cuando se aumenta el peso sobre el portaequipajes, el comportamiento varía y los balanceos aumentan.

Las reglas de oro para preparar un viaje están claras. Hay que evitar cargar el coche con cosas superfluas. El peso reduce las características de seguridad de todos los coches. El uso de la baca hay que limitarlo al máximo. Nunca cargar en el techo bultos muy pesados. Por término medio, en berlines del tipo del

Laguna, no hay que superar los 70 kilos. En el manual del usuario se aconseja sobre el uso de estos elementos. Aumente las presiones en cuanto vaya a viajar con más de tres ocupantes en el coche.

La conducción a plena carga debe ser defensiva. Aumente la distancia de seguridad, evite maniobras bruscas, tanto en aceleración como al frenar. Con un coche cargado, un volantazo puede tener resultados imprevisibles. Así pues, prepare sus vacaciones con antelación y todo lo que no quepa, mándelo por un transportista, nunca sobrecargue el coche.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDÓ.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera. **Airbag:** Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

● El punto verde esta situado delante de todos aquellos modelos que tienen piezas fabricadas en materiales reciclables.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Inola 2	1.630.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie		Serie	
33 1.5 ie	1.910.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie		Serie	
33 1.7 ie	2.070.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	
● 155 1.7 Twin Spark	2.335.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000		60.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.785.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	60.000
● 155 2.0 Twin Spark	3.065.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 V6	4.045.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.780.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.735.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000		60.000
● 155 2.5 TD	3.395.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 164 2.0 Twin Spark Luxa	3.909.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.751.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	5.988.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.144.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.409.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.762.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Tech: Lana	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Tech: Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expandir 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.667	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
AUDI															
● 80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.0 E 18V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 E 16V Quattro Comple	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6	4.838.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 100 2.3 E	4.316.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6	4.649.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Aut.	4.979.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Quattro	5.153.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6	5.363.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6 Aut.	5.666.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6 Quattro	5.860.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 S4	7.919.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.5 TDI	5.091.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant	5.073.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant Quat.	5.575.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 S4 4.2 V8 Avant	9.594.000	4.172	280	247	6,6	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.5 TDI Avant	5.533.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● Coupé 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E 18V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 E V6	5.180.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.237.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Avant S-2 Quattro	7.197.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Avant RS2 Quattro	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6 Aut.	10.946.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE															
Freeclimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie		64.369	
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freeclimber 2.7 T. Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
BMW															
● 318i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 318i Coupé Aut	3.215.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 318i Coupé	3.400.000	1.596	102	195	12,7	8,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i Coupé Aut.	3.670.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i 4p	3.295.000	1.596	102	195	12,8	8,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i 4p Aut.	3.560.000	1.596	102	192	16,1	10,9	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i S Coupé	4.020.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33 Imola:

Al entregar el coche usado con 10 años o más, el descuento final se sitúa en **200.000 pesetas.**



AUDI

OFERTAS

Audi 80 2.0 E:

Estos modelos se ofrecen con un descuento de **288.000 pesetas** con la carrocería en color Blanco Alpino o Azul Noche.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
318i S Coupé Aut.	4.315.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i Cabrio	4.885.000	1.796	115	194	11,4	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
318i Cabrio Aut.	5.185.000	1.796	115	189	12,4	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
318i 4p	3.615.000	1.776	115	201	11,3	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
318i 4p Aut.	3.920.000	1.776	115	200	12,3	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
318i S 4p	3.825.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
318i S 4p Aut.	4.120.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
320i Coupé	4.455.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.785.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Cabrio	5.395.000	1.991	150	211	10,1	10,7	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Cabrio Aut.	5.725.000	1.991	150	207	11,2	11,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	4.140.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
320i 4p Aut.	4.485.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
325i Coupé	5.155.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	5.475.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	5.015.000	2.494	192	233	7,9	11,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	5.325.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	6.090.000	2.494	192	229	8,6	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	6.425.000	2.494	192	225	9,4	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	7.780.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	4.370.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
325 TD Aut.	4.690.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
325 TDS	4.590.000	2.498	143	214	10,4	7,4	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
325 TDS Aut.	4.910.000	2.498	143	211	10,8	7,7	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
618i	4.155.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
620i	4.885.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
620i Aut.	5.215.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i	5.805.000	2.494	192	230	8,6	9,0	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i Aut.	6.155.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i X	6.650.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i X Aut.	7.030.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
630i	7.155.000	2.997	218	235	8,0	12,0	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
630i Aut.	7.540.000	2.997	218	232	8,9	12,5	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
640i Aut.	8.640.000	3.982	286	240	7,1	13,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	12.080.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
620i Touring	5.300.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
620i Touring Aut.	5.640.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i Touring	6.250.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i Touring Aut.	6.570.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i X Touring	7.100.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625i X Touring Aut.	7.470.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
630i Touring	7.580.000	2.997	218	227	8,5	12,4	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
630i Touring Aut.	7.965.000	2.997	218	225	9,4	13,0	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
640i Touring	9.100.000	3.982	286	240	7,0	13,8	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TD	4.885.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TD Aut.	5.210.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TDS	5.455.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TDS Aut.	5.820.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TD Touring	5.300.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TD Touring Aut.	5.635.000	2.498	115	183	14,7	8,5	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TDS Touring	5.905.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
625 TDS Touring Aut.	6.290.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	138.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i	6.990.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	213.732	Serie
730i Aut.	7.395.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	213.732	Serie
730i V8	8.220.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	8.650.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	10.370.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	11.305.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	12.300.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	13.520.000	4.988	300	250	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
840 Ci Aut.	11.935.000	3.982	286	250	7,4	13,5	478,0	Serie	168.155	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci	15.175.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci Aut.	15.175.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CSI	18.035.000	5.576	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CADILLAC

Servicio STS V8 Aut.	8.765.995	4.565	295	240	7,6	13,0	518,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elorado TC V8 Aut.	8.977.598	4.565	295	240	7,6	13,0	513,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHEVROLET

Blazer 5-10 V6 Aut.	3.871.853	4.300	160	173	12,2	13,2	449,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corvette V8	7.842.462	5.733	304	250	5,3	13,4	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corvette V8 Cabrio	9.189.007	5.733	304	250	5,3	13,4	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El cambio automático en los Corvette se sirve sin sobreprecio.

CHRYSLER

Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie	Serie
Saratoga LE 3.0 V6 Aut.	2.945.841	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie	Serie
Le Baron LX 3.0 V6	3.313.528	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie	Serie
Le Baron GTC Cabrio	3.513.649	2.501	155	200	9,0	11,0	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie	Serie
Vision 3.5 L 24V Aut.	4.995.000	3.523	208	214	9,5	12,8	512,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Viper RT/10	12.375.000	7.990	406	266	4,5	17,7	445,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE 2.5	2.535.971	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE 3.3 Aut.	2.947.393	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE 3.0 Aut.	3.289.660	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600	Serie
Voyager LE 3.3 AWD Aut.	3.577.332	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600	Serie
Voyager SE 2.5 Turbodiesel	3.014.084	2.499	117	160	14,6	8,6	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-------	----	---------	--------	--------	--------	-----	---------	--------





CITROËN

Citroën mejora la seguridad pasiva de sus modelos de la gama ZX y Xantia con la incorporación del airbag para el conductor. Esta bolsa de aire hinchable en caso de accidente será introducida en la gama ZX a partir del mes de julio al precio opcional de 65.000 pesetas, mientras que en la gama

Xantia se ofrece ya como elemento de serie en todos los modelos con el nivel de acabado SX y VSX. Además de la introducción del airbag, también se ha incorporado de serie en todos los ZX y los Xantia los cinturones de seguridad delanteros con pretensores.

OFERTAS

AX (excepto 4X4):

Descuento de 200.000 pesetas.

AX Diesel (excepto comercial):

Descuento de 160.000 pesetas.

ZX:

200.000 pesetas de descuento.

ZX Diesel y TD (excepto comercial):

Descuento de 180.000 pesetas.

Xantia:

Descuento de 200.000 pesetas.

XM:

700.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● XM V6i Break 4. Luxe	5.789.961	2.975	170	217	10,1	12,4	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM V6i Break 4. Luxe Aut.	6.088.698	2.975	170	215	11,5	13,6	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM Turbo D Break	4.580.250	2.088	110	184	12,7	7,2	496,3	Serie	54.713	Serie	Serie	Serie	226.032	Serie	Serie

NOTA (1): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros partidos, limpia luneta trasera, lunas tintadas y pintura metálica: 83.957 ptas. NOTA (2): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico: 46.525 ptas. NOTA (3): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico, lunas tintadas, cortinilla trasera y pintura metálica: 61.646 ptas. NOTA (4): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros fraccionados, lunas tintadas y pintura metálica: 52.169 ptas. NOTA (5): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, espejo retrovisor derecho eléctrico y banqueta trasera partida: 58.300 ptas.

DACIA

Dacia TLX Berlina 4 vel.	717.973	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0								
Dacia TLX Berlina 5 vel.	786.197	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0								
Dacia TLX Break 4 vel.	740.715	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0								
Dacia TLX Break 5 vel.	831.680	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0								

DAIHATSU

Charade TR 1.3i 16V 3p.	1.784.538	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	158.031	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Appause 1.6i 16V 5p.	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	425,0	200.000	24.387	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler El. II	3.684.856	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	202.886	39.361	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

348 GTB	17.408.000	3.405	320	280	5,4	15,6	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 GTS	17.792.000	3.405	320	280	5,4	15,6	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 Spider	17.792.000	3.405	320	280	5,4	15,6	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
456 GT	30.848.000	5.474	442	302	5,2	22,7	473,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
512 TR	28.544.000	4.943	422	314	4,5	18,4	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FIAT

● Cinquecento	960.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	20.000	17.500	17.500			45.000	
● Cinquecento Sultia	1.120.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	20.000	17.500	Serie			Serie	
● Panda 4x4 L Trekking	1.484.000	1.108	51	130	19,5	8,0	347,5	-	20.000	17.500	17.500				
Uno 60 Start 3p.	998.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	-	20.000	-	-				
Uno 60 Start 5p.	1.054.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	-	20.000	-	-				
Uno D Start 3p.	1.190.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	20.000	-	-				
Uno D Start 5p.	1.245.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	20.000	-	-				
● Punto 55 S 3p	1.210.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0	-	25.000	-	-				
● Punto 55 EL 6 Vel. 3p	1.325.000	1.108	55	150	16,0	6,4	376,0	-	25.000	20.000	20.000				
● Punto 75 S 3p	1.299.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	-	-				
● Punto 75 EL 3p	1.372.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	-	25.000	20.000	20.000	60.000			
● Punto 75 ELX 3p	1.467.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000		
● Punto 75 ELX 3p	1.529.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000		
● Punto 90 SX 3p	1.625.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Punto 90 ELX 3p	1.721.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Punto GT 3p	2.058.000	1.372	136	200	7,9	8,5	377,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	
● Punto 55 S 5p	1.277.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0	-	25.000	-	-				
● Punto 75 S 5p	1.362.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	-	-				
● Punto 75 SX 5p	1.529.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000		
● Punto 75 ELX 5p	1.593.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000		
● Punto 90 SX 5p	1.687.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Punto 90 ELX 5p	1.784.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Punto TD S 3p	1.550.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	-	25.000	-	-				
● Punto TD SX 3p	1.720.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Punto TD S 5p	1.615.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	-	25.000	-	-				
● Punto TD SX 5p	1.784.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000		
● Tipo 1.4 S 3p	1.665.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	88.000	64.000	60.000	
● Tipo 1.4 Action 3p	1.744.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	-	35.000	23.500	23.500	88.000	-	60.000	
● Tipo 1.6 SX 3p	1.955.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.6 SX 5p	1.955.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.8 GT IE 3p	2.179.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 2.0 IE 16V 3p	2.584.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.9 TD GT 3p	2.285.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.4 S 5p	1.730.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	88.000	64.000	60.000	
● Tipo 1.4 Action 5p	1.805.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	-	35.000	23.500	23.500	88.000	-	60.000	
● Tipo 1.6 SX 5p	1.970.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.6 SX 5p	1.834.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	88.000	64.000	60.000	
● Tipo 1.8 SX 5p	2.037.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.8 SX 5p	2.263.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.7 D S 5p	1.795.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	35.000	-	-	88.000	-	60.000	
● Tipo 1.9 D SX 5p	2.037.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tipo 1.9 TD SX 5p	2.267.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	60.000
● Tempra 1.4 L	1.775.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	35.000	-	-				
● Tempra 1.4 SX	2.059.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	35.000	Serie	Serie	-	-	60.000	
● Tempra 1.6 S	1.903.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	-	35.000	23.500	23.500	-	-	60.000	
● Tempra 1.6 SX	2.108.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	66.000	180.000	66.000	60.000
● Tempra 1.8 IE SLX	2.355.000	1.756	110	190	10,9	8,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Tempra 2.0 SLX	2.607.000	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Tempra 1.9 D S	1.895.000	1.929	92	175	12,0	6,2	435,4	-	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Tempra 1.9 TD S	2.154.000	1.929	92	175	12,0	6,2	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie	-	60.000	
● Tempra 1.9 TD SX	2.498.000	1.929	92	175	12,0	6,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Tempra 1.4 L SW	2.064.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	35.000	23.500	23.500	Serie	-	60.000	
● Tempra 1.8 IE SLX SW	2.641.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Tempra 1.9 D6 SW	2.179.000	1.929	92	175	12,0	6,2	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie	-	60.000	
● Tempra 1.9 TD SX SW	2.623.000	1.929	92	175	12,0	6,2	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	66.000	60.000
● Cromia 2.0 IE	2.983.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	112.000	145.000
● Cromia 2.0 IE S	3.540.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	145.000



FORD

OFERTAS

Fiesta Cheers 1.1:
100.000 pesetas de descuento.

Fiesta Newport 1.3 y Diesel:
Descuento de 62.000 pesetas.

Fiesta (resto gama):
80.000 pesetas de descuento.

Escort Valore y CLX 1.6
con Aire Acond.:
130.000 pesetas de descuento.

Escort CLX 1.6, Atlanta y Diesel:
Descuento de 80.000 pesetas.

Escort Ghia:
156.000 pesetas de descuento.

Escort Cabrio:
Descuento de 200.000 pesetas.

Escort (resto de gama):
100.000 pesetas de descuento.

Mondeo:

Airbag para el acompañante gratis.

Scorpio:
Descuento de 300.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Chic 1.3i 16V	2.100.000	1.343	75	170	11,3	7,4	408,0	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Chic 1.5i 16V	2.350.000	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Chic 1.5i 16V Coupé	2.590.000	1.493	102	190	9,6	7,5	440,0	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Chic 1.8i 16V Dream	2.790.000	1.590	125	195	8,7	7,8	408,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Chic 1.8i 16V Coupé	2.850.000	1.590	125	200	8,8	7,8	440,0	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Chic 1.8i 16V VTEC	3.480.000	1.595	160	215	7,3	8,0	408,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
CRX 1.6i 16V VTEC	3.130.000	1.595	125	190	9,3	7,9	400,5	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
CRX 1.6i 16V VTEC	3.130.000	1.595	125	190	9,3	7,9	400,5	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Conce. Elegance 1.5i 16V 2.080.000	2.080.000	1.493	90	170	11,6	8,1	426,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i Elegance	2.280.000	1.590	111	185	10,6	8,9	426,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V Aut.	2.430.000	1.590	111	180	12,0	9,5	426,5	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V DMC	2.425.000	1.590	122	190	10,0	8,7	426,5	225.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Con. 1.8i 16V DMC Full Eq.	2.965.000	1.590	122	190	10,0	8,7	426,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accord 2.0i	2.490.000	1.997	115	197	10,8	7,6	468,5	246.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accord 2.0i 16V	2.850.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	246.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accord 1.5i 16V	3.090.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	246.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Accord 1.5i 16V Aut.	3.340.000	1.997	131	200	10,2	9,2	468,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accord 1.5i 16V	3.980.000	2.259	158	216	8,3	9,6	468,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord Coupé 1.5i 16V	3.380.000	1.977	136	200	10,2	9,5	467,5	246.000	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accord Coupé 1.5i 16V	4.280.000	2.156	150	207	8,9	9,7	467,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Prelude 2.0i 16V	3.900.000	1.995	133	201	9,2	9,3	444,0	246.000	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Prelude 2.0i 16V VTEC	4.625.000	2.157	185	230	7,2	9,5	444,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Legend 3.2i V6 24V	6.860.000	3.206	204	223	8,1	11,8	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Legend 3.2i V6 24V Aut.	7.660.000	3.206	204	223	8,8	11,5	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0i V6 24V VTEC	13.000.000	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-

NOTA: Todos los Honda disponen opcionalmente de llantas de aleación como accesorio original.

HYUNDAI

Pony 1.3 LS 3p	1.216.000	1.298	72	150	16,2	8,1	410,1	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5 LS 3p	1.297.000	1.468	77	160	13,7	7,8	410,1	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i LS SE 3p	1.507.000	1.468	84	170	12,0	9,2	410,1	-	25.000	-	-	Serie	-	-	-
Pony 1.5i LS 4p	1.357.000	1.468	77	160	13,7	7,8	427,5	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i LS SE 4p	1.622.200	1.468	84	170	12,0	9,2	427,5	-	25.000	-	-	Serie	Serie	-	-
Pony 1.5i LS 5p	1.330.000	1.468	77	160	13,7	7,8	410,1	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i LS SE 5p	1.571.000	1.468	84	170	12,0	9,2	427,5	-	25.000	-	-	Serie	Serie	-	-
S. Coupé 1.5i LS 12V	1.974.200	1.495	92	185	-	9,6	421,5	150.000	25.000	Serie	-	Serie	-	50.000	-
S. Coupé 1.5i GT 12V Tur.	2.358.000	1.495	115	194	9,2	9,6	421,5	Serie	25.000	Serie	-	Serie	-	Serie	-
Lantra 1.5i GL	1.775.000	1.468	86	170	13,0	7,9	435,8	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Lantra 1.5i GLS	1.886.000	1.468	86	170	13,0	7,9	435,8	165.000	25.000	Serie	Serie	80.000	-	-	-
Lantra 1.8 GT 16V	2.115.000	1.836	126	190	10,0	9,2	435,8	165.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000	-
Lantra 1.8 GT 16V F. Eq.	2.588.600	1.836	126	190	10,0	9,2	435,8	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Sonata 2.0i GLS 16V	2.803.700	1.997	139	192	10,2	8,7	470,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	151.000	Serie	151.000
Sonata 3.0i GLS V6 Aut.	3.608.800	2.972	146	200	10,1	11,3	470,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-

INNOCENTI

Elio 1.5 i.e.	1.400.000	1.495	76	165	12,9	7,7	403,7	-	29.900	23.000	23.000	-	-	-	-
---------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	--------	--------	--------	---	---	---	---

JAGUAR

XJ6 3.2	5.950.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
XJ6 3.2 Gold	6.350.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJ6 3.2 S	6.550.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJ6 4.0 S	7.500.000	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0 Aut.	8.713.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0 Gold Aut.	8.850.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign XJ 12 Aut.	11.200.000	5.984	318	250	7,2	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delimier 4.0 Aut.	10.270.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delimier D06 Aut.	12.311.000	5.984	318	250	7,3	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	9.057.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Cabrio	10.375.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	11.356.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	12.700.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0 LT	9.950.000	3.980	251	236	8,5	14,3	499,5	Serie	132.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: La caja de cambios automática está disponible en los modelos con motor de 3,2 litros por 273.000 ptas. La caja de cambios automática está disponible en los modelos con mecánica de 4,0 y 6,0 litros por 405.000 ptas.

JEEP

Wrangler 2.5 Tocho Lona	2.291.639	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352	-
Wrangler 2.5 Tocho Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352	-
Wrangler 4.0 Laredo	2.894.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813	37.791	-	-	Serie	-	Serie	-
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	160	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.869	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Jeep Cherokee TD	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut.	3.796.064	3.960	185	180	10,6	15,8	448,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Grand Cherokee V6 Limited Aut.	5.300.100	2.16	215	190	9,3	17,3	448,9	Serie	41.344	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-

KORANDO

K40	1.976.590	2.238	68	142	-	12,7	388,9	-	-	-	-	Serie	-	-	-
Family RV	2.641.324	2.498	79	135	-	11,6	449,0	194.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-

LADA

Samara 1.3 3p	796.160	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	26.600	21.527	16.477	-	-	-	16.098
---------------	---------	-------	----	-----	------	-----	-------	---------	--------	--------	--------	---	---	---	--------

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-------	----	---------	--------	--------	--------	-----	---------	--------

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Samara 1.3 3p	833.120	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	26.600	21.527	16.477	-	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 3p	1.015.370	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	26.600	21.527	16.477	-	-	-	Serie
Samara 1.5 4p	899.000	1.499	68	150	14,5	8,3	420,5	-	26.600	-	-	-	-	-	-
Samara 1.3 5p	840.969	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	26.600	21.527	18.328	-	-	-	16.098
Samara 1.5 5p	860.160	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	26.600	21.527	18.328	-	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 5p	1.038.410	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4	1.099.600	1.569	78	177	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 ltra	1.534.651	1.569	78	177	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	-	Serie

LANCIA



MITSUBISHI

OFERTAS

Galant:

Al entregar el coche con 10 años o más, el ahorro total se situa en 300.000 pesetas. Montero V6 Corto: Aire acondicionado gratis.



NISSAN

OFERTAS

Micra:

En los modelos más pequeños de la gama Nissan se incorpora ahora el aire acondicionado gratis o se realiza un descuento equivalente.

Primera:

Aire acondicionado gratis o descuento equivalente.

Serena:

La gama de vehículos monovolumen de Nissan se beneficia de un descuento de 170.000 pesetas o también se ofrece una sobrevaloración de 300.000 pesetas en el vehículo usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 323 GT	2.842.880	1.840	140	198	8,2	8,4	399,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 323 GT-R 4WD	4.058.880	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-3 1.8 24V	3.558.400	1.845	136	202	8,5	9,7	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-5	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	235.750	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 626 2.0i 16V 4p	2.650.000	1.991	117	200	10,4	8,5	489,5	200.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 626 2.5i V6 24V 5p	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 626 2.5i V6 4WS 5p	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xedos 6 V6 2.0i	3.987.600	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xedos 6 V6 2.0i LP	4.436.480	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xedos 9 V6 2.5i	5.990.000	2.497	170	220	8,6	10,4	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xedos 9 V6 2.5i Aut.	6.250.000	2.497	170	220	11,1	10,6	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xedos 9 V6 2.5i 4WS	6.290.000	2.497	170	220	8,6	10,4	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-6 2.5i V6 24V	4.485.120	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.691.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● RX-7	7.950.080	2.616	241	250	5,1	12,8	429,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● RX-7 Cabrio	6.693.120	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El Mazda Xedos 6 V6 2.0i LP incluye de serie el techo solar eléctrico, tapicería de cuero, asientos delanteros calefactables y espejos retrovisores consistencia antivaho.

MERCEDES

C 180	4.145.000	1.799	122	193	12,2	9,3	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 200	5.116.000	1.998	136	198	10,8	9,5	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 220	5.439.000	2.199	150	210	10,4	9,6	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 280	6.240.000	2.799	193	230	8,8	11,9	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 200 D	4.490.000	1.997	75	160	18,4	7,1	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 220 D	4.846.000	2.155	95	175	16,3	7,4	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
C 250 D	5.335.000	2.497	113	190	14,8	7,5	448,7	Serie	145.536	Serie	Serie	Serie	Serie	136.192	Serie
E 200	5.275.000	1.998	136	200	11,5	9,5	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220	5.597.000	2.199	150	210	10,6	9,8	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 280	6.490.000	2.799	193	230	9,1	12,1	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 4 Matic.	8.495.000	2.960	180	220	9,1	11,2	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320	7.379.000	3.199	220	235	8,0	12,3	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 420	9.312.000	4.196	279	250	6,8	12,9	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 500	14.509.000	4.973	320	250	6,1	14,4	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220 Coupé	7.089.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320 Coupé	8.581.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220 Cabriolet	8.460.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 4 Matic Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 200 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D	5.990.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic.	8.586.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 320 Largo	10.880.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 350 D Turbo	9.270.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 420 Coupé	14.395.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 600 Coupé	22.900.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
SL 280	11.728.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
SL 320	13.283.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
SL 500	16.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
GE 230 SW Corto	6.054.880	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 SW Corto	6.880.128	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 230 SW Largo	6.895.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 230 Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D SW Corto	6.562.624	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 350 DT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 350 DT SW Largo	8.261.864	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.086	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie



PEUGEOT

El Peugeot 306 Cabriolet 2.0i se incorpora esta semana a nuestra lista de precios.

La versión descapotable de Peugeot destaca por su atractivo diseño y por un completo equipamiento de serie.

Este modelo recurre al motor de dos litros con 123 caballos de potencia utilizado ya en otras versiones de la gama 306, una mecánica que le permite obtener unas prestaciones extraordinarias.

Este vehículo de capricho no podía prescindir de un completo equipo de serie e incorpora elementos como el aire acondicionado, elevalunas y retrovisores con mando eléctrico, llantas de aleación, cierre centralizado con mando a distancia, ABS, dirección asistida, alarma antirrobo, radiocasete con mando en el volante y capota de accionamiento automático.

Además, el equipamiento del Peugeot 306 Cabriolet, se puede completar opcionalmente con la pintura metalizada (33.700 pesetas) y una lujosa tapicería de cuero (209.100 pesetas).

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Corsa 3p. GSI 1.6 16V	2.141.000	1.598	109	195	9,5	7,8	373,0	148.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.508.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	28.000	(1)	(1)	44.000	162.000	-	70.000
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.618.000	1.488	67	165	14,0	5,4	373,0	-	28.000	(1)	(1)	44.000	162.000	-	70.000
Corsa 3p. Swing 1.2	1.463.000	1.195	45	145	20,0	6,2	373,0	-	28.000	(1)	(1)	-	162.000	-	70.000
Corsa 3p. Swing 1.4	1.530.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0	148.000	28.000	(1)	(1)	44.000	162.000	-	70.000
Corsa 3p. GSI 1.4 SE	1.805.000	1.389	82	173	12,5	7,4	373,0	148.000	28.000	Serie	Serie	Serie	162.000	54.000	70.000
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.569.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	28.000	(1)	(1)	44.000	162.000	-	70.000
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.679.000	1.488	67	165	14,0	5,4	373,0	-	28.000	Serie	Serie	Serie	44.000	162.000	70.000
Astra 3p. 1.4i	1.626.000	1.389	60	160	16,0	7,3	405,1	-	31.000	-	-	-	-	-	-
Astra 3p. Sportive 1.6i	2.206.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 3p. GSI 1.8i 16V	2.622.000	1.789	125	211	8,5	8,4	405,1	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Astra 3p. GSI 2.0i 16V	3.037.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Astra 3p. Cabriolet 1.4i	2.647.000	1.389	82	175	13,5	8,0	423,9	-	31.000	-	-	-	(3)	51.000	(3)
Astra 3p. Cabriolet 2.0i	3.060.000	1.998	115	200	10,0	9,0	423,9	-	Serie	Serie	Serie	Serie	(3)	Serie	(3)
Astra 4p. GL 1.4i	1.917.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	150.000	31.000	(2)	(2)	45.000	-	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.6i	2.012.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	150.000	31.000	(2)	(2)	45.000	-	51.000	70.000
Astra 4p. GLS 1.6i	2.284.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GLS 1.6i Aut.	2.413.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.7 D	2.012.000	1.698	80	153	18,0	5,9	423,9	-	31.000	(2)	(2)	-	-	51.000	-
Astra 4p. GLS 1.7 TD	2.434.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.4i	1.889.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	31.000	(2)	(2)	45.000	-	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.6i	1.984.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	150.000	31.000	(2)	(2)	45.000	-	51.000	70.000
Astra 4p. GLS 1.6i	2.236.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GLS 1.6i Aut.	2.365.000	1.598	100	180	11,5	9,1	405,1	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.6i Caravan	2.063.000	1.598	100	185	10,5	7,9	427,8	150.000	31.000	(2)	(2)	45.000	-	51.000	70.000
Astra 4p. Sportive 1.6V Car.	2.470.000	1.789	125	207	9,5	8,5	427,8	150.000	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.7 D	1.964.000	1.698	60	153	18,0	5,9	405,1	-	31.000	(2)	(2)	-	-	51.000	-
Astra 4p. GLS 1.7 TD	2.386.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	31.000	Serie	Serie	Serie	162.000	51.000	70.000
Astra 4p. GL 1.7 TD Caravan	2.258.000	1.686	82	173	13,5	6,2	427,8	-	31.000	(2)	(2)	-	-	51.000	-
Vectra 4p. Merit 2.0i	2.447.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	50.000	Serie	Serie	Serie	165.000	87.000	(4)
Vectra 4p. Sport 2.0i 16V	3.168.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	87.000	Serie
Vectra 4p. CDX V6 2.5i	3.732.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. CDX V6 2.5i Aut.	3.924.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. GL 1.7 TD	2.676.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	-	50.000	Serie	Serie	Serie	165.000	87.000	70.000
Vectra 4p. Merit 2.0i	2.534.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	50.000	Serie	Serie	Serie	165.000	87.000	(4)
Vectra 4p. Sport 2.0i 16V	3.255.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	87.000	Serie
Vectra 4p. CDX V6 2.5i	3.819.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. CDX V6 2.5i Aut.	4.011.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. GL 1.7 TD	2.763.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	-	50.000	Serie	Serie	Serie	165.000	87.000	70.000
Calibra 2.0i	3.475.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra Color Edition 2.0i 16V	3.526.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.5i V6 24V	3.957.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.610.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i 16V	3.766.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	87.000	Serie
Omega CD 2.5i V6	4.463.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.5i V6 Aut.	4.687.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega NV6 3.0i V6	5.469.000	2.982	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega NV6 3.0i V6 Aut.	5.673.000	2.982	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD	4.148.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	87.000	Serie
Omega 2.0i 1.8V Caravan	3.919.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	87.000	Serie
Omega CD 2.5i V6 Caravan	4.616.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD Caravan	4.301.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Front. 3p. Sport 2.0i T. Lona	2.696.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	-	-	-	-	100.000	-
Frontiera 3p. Sport 2.0i	2.746.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	-	-	-	-	100.000	-
Frontiera 3p. Sport SE 2.0i	2.918.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	-
Frontiera 3p. 2.4i	3.210.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	-
Frontiera 3p. 2.3 TD	3.412.000	2.280	100	137	19,3	9,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	-
Monterey 3p. RS 3.2i V6 24V	4.561.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p. RS 3.1 TD	4.417.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p. LS 3.2i V6 24V	4.451.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p. LS 3.1 TD	4.346.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Nota: El Opel Corsa City 1.2 se puede pedir con caja de cambios de 5 velocidades: 53.000 ptas. Opción (1): Paquete Comfort que incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado y alarma antirrobo: 76.000 ptas. Opción (2): Paquete Comfort que incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y guantera con llave: 76.000 ptas. Opción (3): Paquete Seguridad que incluye sistema de frenos ABS y Airbag: 204.000 ptas. Opción (4): Paquete Exclusivo que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radiocasete estereo SC303: 245.000 ptas. Opción (5): Paquete Comfort que incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, alarma y cerraduras de seguridad con dispositivo «dead lock»: 72.000 ptas.

PEUGEOT

106 Kid 1.0 3p	1.140.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 XN 1.1 3p	1.316.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 Color Line 1.1 3p	1.322.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 XS 1.4 3p	1.524.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	159.100	28.800	20.800	20.800	-	-	-	57.200
106 XT 1.4 3p	1.709.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	159.100	28.800	Serie	Serie	72.800	-	-	57.200
106 Rallye 3p	1.591.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	-	-	-	-	72.800	156.000	-	-
106 XSI 3p	1.851.000	1.360	95	187	9,8	7,8	356,4	159.100	28.800	Serie	Serie	72.800	156.000	Serie	-
106 XN 1.1 5p	1.381.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 Color Line 1.1 5p	1.387.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 XT 1.4 5p	1.774.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	159.100	28.800	Serie	Serie	72.800	-	-	57.200
106 XND 3p	1.425.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 XRD 3p	1.550.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	-	28.800	20.800	20.800	-	-	-	-
106 XND 5p	1.490.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	-	28.800	-	-	-	-	-	-
106 XRD 5p	1.615.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	-	28.800	20.800	20.800	-	-	-	-
106 XTD 5p	1.749.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	-	-	Serie	Serie	-	-	-	57.200
205 Junior 3p	1.300.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	28.800	9.350	9.350	-	-	-	-
205 Aut. 3p	1.955.000	1.580	89	167	14,0	8,3	370,5	159.100	28.800	Serie	Serie	72.800	-	-	-
205 GTI 3p	2.075.000	1.905	122	202	8,5	8,6	370,5	106.100	28.800	Serie	Serie	72.800	156.000	Serie	-
205 Miho 1.1 5p	1.330.000	1.124	60	164	13,9	6,7	370,5	-	28.800	9.350	9.350	-	-	-	-
205 Junior 5p	1.365.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	28.800	9.350	9.350	-	-	-	-
205 Miho 1.4 5p	1.430.000	1.360	75	170	11,6	7,0	370,5	104.700	28.800	9.350	9.350	-	-	-	-
205 Miho D 3p	1.465.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	104.700	28.800	9.350	9.350	52.400	-	-	-
205 Junior D 3p	1.489.000	1.769	60	155	15,1	6,8	370,5	159.100	28.800	9.350	9.350	72.800	-	-	-
205 Miho D 5p	1.530.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	104.700	28.800	9.350	9.350	52.400	-	-	-
205 Junior D 5p	1.554.000	1.769	60	155	15,1	6,8	370,5	159.100	28.800	9.350	9.350	72.800	-	-	-

RENAULT

OFERTAS
Twingo:
Descuento de 100.000 pesetas.
Clio S 1.8:
180.000 pesetas de descuento.
Clio (versiones nuevas):
100.000 pesetas de descuento.
Clio (resto gama 93):
Descuento de 128.000 pesetas.
R-19:
Aire acondicionado gratis o un descuento equivalente.



ROVER

OFERTAS
Plan Rover de cambio/devolución en 30 días:
Hasta finales de año, Rover España pone al servicio de sus nuevos clientes el Plan de cambio/devolución en donde, si en el plazo de 30 días o 1.000 kilómetros recorridos, el cliente no queda satisfecho, le devuelven su dinero o le permiten cambiar de modelo.
Serie 200 y 400 (excepto 214i, 214 Si 3p y Coupé):
Hasta finales de junio, los Rover de la Serie 200 incorporan el aire acondicionado gratis.

Montego LXI:
Ahora se ofrece este modelo desde 1.749.000 pesetas con el aire acondicionado incluido.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Clio RL 1.2 5p	1.405.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		34.000						64.000
Clio RN 1.2 5p	1.545.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		34.000		Serie				64.000
Clio RT 1.2 5p	1.715.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		34.000		Serie				64.000
Clio Wind 1.4i 5p	1.605.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	34.000			Serie			64.000
Clio S 1.4i 5p	1.605.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	160.000	34.000	Serie	Serie	77.500			64.000
Clio RT 1.4 5p	1.890.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	160.000	34.000	Serie	Serie	Serie			64.000
Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.109.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	160.000	34.000	Serie	Serie	Serie			64.000
Clio S 1.8i 5p	1.770.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	160.000	34.000	Serie	Serie	Serie			64.000
Clio Baccara 1.8i Aut. 5p	2.895.000	1.794	95	180	12,1	9,1	370,9	Serie	34.000	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie	Serie
Clio RL 1.9 D 3p	1.555.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000						64.000
Clio RN 1.9 D 3p	1.685.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000		Serie		Serie		64.000
Clio RT 1.9 D 3p	1.830.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000		Serie		Serie		64.000
Clio RL 1.9 D 5p	1.620.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000						64.000
Clio RN 1.9 D 5p	1.750.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000			Serie	Serie		64.000
Clio RT 1.9 D 5p	1.895.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		34.000	Serie	Serie	Serie			64.000
R-19 RL 1.2 3p	1.580.000	1.171	60	150	16,0	6,9	416,2		35.000						64.000
R-19 Driver 1.4 3p	1.730.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	164.000	35.000						69.000
R-19 S 1.8i 3p	1.960.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	207.500	35.000			77.500			69.000
R-19 RSI 1.8i 3p	2.320.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RSI 1.8i 5p	2.500.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RL 1.2 4p	1.715.000	1.171	60	150	16,0	6,9	424,8		35.000						69.000
R-19 Driver 1.4 4p	1.835.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	164.000	35.000						69.000
R-19 Adagio 1.4 4p	1.995.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	77.500			69.000
R-19 S 1.8i 4p	2.025.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	207.500	35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.8i 4p	2.185.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	77.500	164.000		69.000
R-19 Adagio 1.8i Aut. 4p	2.404.500	1.794	95	172	12,9	9,6	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 4p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 4p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 4p	2.155.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 4p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 4p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RL 1.2 5p	1.715.000	1.171	60	150	16,0	6,9	416,2		35.000						69.000
R-19 Driver 1.4 5p	1.835.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	164.000	35.000						69.000
R-19 Adagio 1.4 5p	1.995.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	77.500			69.000
R-19 S 1.8 5p	2.025.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	207.500	35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.8i 5p	2.185.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	77.500	164.000	80.500	69.000
R-19 Adagio 1.8i Aut. 5p	2.404.500	1.794	95	172	12,9	9,6	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	80.500	69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.715.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000	Serie	69.000
R-19 Driver 1.9 D 5p	1.955.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2		35.000			77.500			69.000
R-19 Adagio 1.9 D 5p	2.115.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie			69.000
R-19 S 1.9 DT 5p	2.365.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000			Serie			69.000
R-19 Adagio 1.9 DT 5p	2.490.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.000		69.000
R-19 RTi 1.8i 5p	2.430.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	164.000	35.000	Serie	Serie	Serie	164.00		



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

Descuento de 77.000 pesetas o de 100.000 pesetas dejando el coche usado.

Golf CL 75 CV:

225.000 pesetas de descuento.

Golf GTi y GTi 16V: aire acondicionado gratis o 200.000 pesetas de descuento.

Golf CLD:

230.000 pesetas de descuento.

Vento:

Desde 1.664.000 pesetas con el descuento y la ayuda del Gobierno incluidos.

Passat:

100.000 pesetas de sobretasación en el vehículo usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Golf 1.9 GL TD 3p	2.392.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.9 GL TD 3p	2.628.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.4 GL 5p	1.837.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	46.000	59.000	88.000	-	-	-	119.000
Golf 1.8 GL 75 5p	1.988.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	46.000	59.000	Serie	-	-	-	119.000
Golf 1.6 GL 75 5p	2.167.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.8 GL 90 5p	2.293.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.510.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 2.0 GTI 5p	2.721.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf GTI 16V 5p	3.164.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf 2.8 VR6 5p	3.940.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 GL D 5p	2.064.000	1.896	64	156	12,8	6,0	402,0	-	46.000	59.000	Serie	-	-	-	119.000
Golf 1.9 GL TD 5p	2.510.000	1.896	75	165	15,5	6,0	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.9 GL TD 5p	2.746.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf Cabrio 1.8i Basic	2.715.000	1.781	75	160	15,5	8,1	402,0	190.000	46.000	165.000	56.000	Serie	190.000	-	119.000
Golf Cabrio 1.8i Av.	3.175.000	1.781	90	172	13,1	8,4	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie	119.000
Golf Cabrio 2.0i Av.	3.515.000	1.984	115	190	14,2	8,9	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf 1.8 GL Variant	2.180.000	1.781	75	165	14,9	8,1	434,0	220.000	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	-
Golf 1.8 GL Variant	2.479.000	1.781	90	177	12,8	8,4	434,0	220.000	49.000	(1) Serie	Serie	206.000	108.000	128.000	-
Golf 1.9 GL D Variant	2.523.000	1.896	64	154	18,6	6,1	434,0	-	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	-
Golf 1.9 GL TD Variant	2.583.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	-	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	-
Golf 1.9 GL TD Variant	2.748.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	-	49.000	(1) Serie	Serie	206.000	108.000	128.000	-
Vento 1.6 CL	1.989.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0	-	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.8 CL	2.125.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0	190.000	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.8 GL	2.377.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 1.8 GL Aut.	2.518.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 2.0 GL	2.487.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 2.0 GT	2.971.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Vento 2.8 VR6	3.958.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vento 1.9 GL D	2.125.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.9 GL TD	2.548.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 1.9 GL TDi	2.779.000	1.896	90	180	14,0	5,3	438,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Corrado 1.6 V	4.023.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	73.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Corrado VR6	4.829.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	73.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Passat 1.8i CL	2.575.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	195.000	-	119.000
Passat 2.0i CL	2.820.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
Passat 2.0i GL	3.150.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
Passat 2.0i GL Aut.	3.375.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
Passat 2.0i 16V GT	3.630.000	1.984	150	213	9,7	-	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 GL	3.870.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 Exclusiv	4.220.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8 TD GL	2.650.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat 1.8 TDi CL	2.800.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat 1.8 TDi GL	3.035.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat Variant 2.0i GL	3.460.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen es para conductor y acompañante. Opción (1): Elevadores eléctricos en las cuatro ventanillas: 178.000 ptas.

VOLVO

● 440 1.6i Edición Limit.	2.200.000	1.596	83	172	12,7	8,3	431,0						Serie	Serie	160.000	120.000
● 440 GLE 1.8i	2.675.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	
● 440 GLE 2.0i	2.910.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	
● 440 GLT	3.160.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 440 GLT Aut.	3.325.000	1.998	110	185	11,6	9,2	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 440 Turbo	3.325.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 460 1.6i Edición Limit.	2.200.000	1.596	83	172	12,7	8,3	440,5						Serie	Serie	160.000	120.000
● 460 GLE 1.8i	2.675.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	
● 460 GLE 2.0i	2.910.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	
● 460 GLT	3.160.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 460 GLT Aut.	3.325.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 460 Turbo	3.325.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 480 S	3.395.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 480 Turbo	3.595.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
● 850 GLE	4.090.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT	4.595.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT Aut.	4.760.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 TS	5.370.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 TS Aut.	5.535.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLE S. Wagon	4.250.000	2.435	140	200	10,5	10,5	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT S. Wagon	4.755.000	2.435	170	211	9,5	10,4	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT S. Wagon Aut.	4.920.000	2.435	170	205	10,4	10,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 TS S. Wagon	5.530.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 TS S. Wagon Aut.	5.695.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i	3.590.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i Aut.	3.700.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i S. Wagon	3.665.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i Aut. S. Wagon	3.775.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLT Turbo	3.915.000	1.988	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLT Turbo S. Wag.	3.990.000	1.988	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 Turbo	4.225.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 Turbo S. Wagon	4.300.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD	4.090.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD Aut.	4.090.000	2.383	122	175	13,0	8,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD S. Wagon	4.165.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD S. Wagon Aut.	4.165.000	2.383	122	175	13,0	8,2	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 Turbo 36V	4.940.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 24V Aut.	5.820.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 24V Aut. Ed. Limit	5.940.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 24V Aut. S. Wagon	5.895.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 24V Aut. S.W. Ed. Limit	6.015.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 24V Executive	7.490.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO 93 92 91 90 89

Tempra SW 1.9 D	1330	1120	—	—	—
Tempra SW 1.9 TD SX	1540	1310	—	—	—
Regata Mare	—	—	—	—	360
Regata 70 S	—	—	—	—	360
Regata 100 S ie	—	—	—	—	460
Regata Weekend S ie	—	—	—	—	490
Regata Weekend DS	—	—	—	—	520
Regata D	—	—	—	—	460
Croma CHT	—	1290	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	1660	1410	1270	1130	970
Croma Turbo ie	2400	2040	1840	1640	1400
Croma TD	2000	1700	1530	1370	1170
Croma TDD	1760	1500	1350	1200	1030

FORD

MODELO 93 92 91 90 89

Fiesta C 1.1 4V 3p	—	—	560	470	400
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	—	—	640	540	400
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 3p 800	680	620	550	430	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	910	770	700	630	530
Fiesta S 1.6 3p	970	820	750	670	570
Fiesta Ghia 1.4 5p	1130	960	870	780	660
Fiesta XR3i 1.6 EF	—	1020	900	790	700
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	950	830	720	650	550
Fiesta C, CL 1.8 D 3p	920	780	710	640	540
Fiesta Ghia 1.8 SX D 5p	1000	870	760	680	580
Fiesta CL, Che 1.8 D 5p	970	820	750	670	570
Fiesta S 1.4, Cal. Pac 1.3 3p 1040	880	800	—	—	—
Fiesta S 1.4, Cal., Pac 1.3 5p 1040	880	800	—	—	—
Fiesta Expo 1.4i	960	860	—	—	—
Fiesta S 1.8 7 16V (105)	1000	850	—	—	—
Fiesta XR3i 1.8 16V (130)	1330	1130	—	—	—
Escort Ghia 1.6	—	—	690	620	—
Escort Ghia 1.6 i	—	—	750	670	—
Escort GT, Mark y Xtr. Rep 1.6	—	—	820	570	—
Escort XR3i	—	—	840	720	—
Escort RS Turbo	—	—	950	810	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	—	1010	850	—
Escort Mark GT, Mera 1.8D	—	—	820	570	—
Escort Ghia 1.6 D/L 1.8 D	—	—	690	620	—
Escort Cabrio XR3i	—	—	1150	980	—
Escort Country 1.6/L 1.8D	—	—	620	530	—
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1080	920	830	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1200	1020	920	830	—
Escort CLX 1.6 5p	1200	1020	920	830	—
Escort 1.8 16V 3/5p	1350	1140	1040	—	—
Escort S 1.6 3p	1240	1050	940	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1200	1020	920	830	—
Escort Ghia, Nomade 1.8	1350	1140	1040	—	—
Escort XR3i 1.8 (105)	1410	1200	1090	—	—
Escort XR3i 1.8 (130)	1540	1320	1180	—	—
Escort RS 2000	1680	1420	1290	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1200	1020	920	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1290	1100	990	—	—
Escort Cabrio 1.6 EF	1470	1240	1100	—	—
Escort Cabrio XR3i (16V)	1740	1470	1340	—	—
Orion CL 1.3, 1.4	—	—	—	500	—
Orion GL, Mark, GT, Mill, 1.6	—	—	—	580	590
Orion Ghia 1.6	—	—	—	710	610
Orion Ghia 1.6 i	—	—	—	740	620
Orion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	—	—	670	580
Orion Ghia 1.6 D/L 1.8 D	—	—	—	710	620
Orion CLX 1.4i	1050	950	—	—	—
Orion CLX 1.6 i	1110	950	850	760	—
Orion CLX 1.6 i Cat	1160	1000	900	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1150	990	890	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat	1250	1070	960	—	—
Orion Ghia Si	1220	1040	930	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1340	1230	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (130)	1460	1310	—	—	—
Orion CLX 1.8D	1080	900	810	—	—
Orion Ghia 1.8D	1180	1000	900	—	—

MODELO 93 92 91 90 89

Sierra TD 4/5p	—	1310	1120	970	—
Mondeo CLX 1.8i 4p	1640	—	—	—	—
Mondeo CLX 1.8i 5p	1640	—	—	—	—
Mondeo Sport 2.0i 4p	1860	—	—	—	—
Mondeo Sport 2.0i 5p	1860	—	—	—	—
Mondeo Ghia 2.0i 4p	2020	—	—	—	—
Mondeo Ghia 2.0i 5p	2020	—	—	—	—
Mondeo CLX 1.8 TD 4p	1710	—	—	—	—
Mondeo CLX 1.8 TD 5p	1710	—	—	—	—
Mondeo Ghia 1.8 TD 4p	2020	—	—	—	—
Mondeo Ghia 1.8 TD 5p	2020	—	—	—	—
Fam. CL 2.0i	—	1130	910	790	—
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	—	1260	1080	—	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	—	—	1220	1100	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	1880	1600	1440	1290	1100
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	—	1540	1310
Scorpio GL 4x4 2.9i	2500	2100	1900	1700	1300
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	2430	2060	1860	1660	1280
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	—	1400	1080
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2600	2220	2000	1780	1370
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2630	2400	2170	1900	1480
Scorpio Cosworth	3300	2820	2550	2300	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat.	1940	1750	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2770	2490	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2630	2550	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	3630	3090	—	—	—
Scorpio CJD	—	—	1470	1300	1170
Scorpio GTD	—	—	1600	1400	1360
Scorpio Ghia TD	2660	2260	2030	1800	1500
Scorpio Fam. GLX 2.0i	1940	1750	—	—	—
Scorpio Fam. Ghia 2.9i	3600	3100	—	—	—

HONDA

MODELO 93 92 91 90 89

Prelude 23i 16V	2730	2320	—	—	—
Civic CRX 1.6i 16V	—	—	—	1210	1030
Civic LS 1.5i 16V	1370	1160	1050	—	—
Civic ES 1.6i 16V	1620	1370	1240	—	—
Civ VTI 1.6i 16V	2010	1710	1540	—	—
Concerto GL 1.4 16V	1220	1100	950	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 4p	1730	1560	1400	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 5p	1470	1320	1180	—	—
Accord 2.0i 16V	—	—	—	1600	1360
Accord 2.0i 16V Aut.	2020	1720	1550	—	—
Accord 2.2i 16V	2100	1780	1610	—	—
Prelude 2.0i 4WS	—	—	—	1620	1350
Prelude 23i 16V	2730	2320	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	3970	3370	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	4120	3500	—	—	—
NSX 3.0 V6 24V	7150	5980	—	—	—

HYUNDAI

MODELO 93 92 91 90 89

Pony 1.3 LS 3p	780	—	—	—	—
Pony 1.3 LS 5p	840	—	—	—	—
Pony 1.3 GS 3p	990	—	—	—	—
Pony 1.3 LS 4p	990	—	—	—	—
Pony 1.3 GLS 4p	1070	—	—	—	—
Pony 1.5LS 5p	860	—	—	—	—
Pony 1.5 GLS 5p	1030	—	—	—	—
Pony 1.5 GLS 16V	1090	930	—	—	—
Lantra 1.6i GLS 16V	1090	930	—	—	—
Lantra 1.8i GT 16V	1190	1010	—	—	—
Sonata 2.0i GLS 16V	1690	1440	—	—	—
S-coupe 1.5i LS	1140	970	—	—	—
S-coupe 1.5i GT	1400	1190	—	—	—

INNOCENTI

MODELO 93 92 91 90 89

950 SL	630	430	400	370	310
950 Turbo	900	880	620	560	470
950 SE	700	590	540	490	410

JAGUAR

MODELO 93 92 91 90 89

XJS 3.6	5280	4490	4050	3600	3000
XJS 4.0	5280	4490	4050	3600	3000
XJS V12 Aut.	5980	5000	4640	4130	3530
XJ6 3.2	3670	3030	2740	2440	—

MODELO 93 92 91 90 89

XJ6 3.6	4430	3760	3390	3030	2580
XJ6 4.0	4430	3760	3390	3030	2580
Sovereign 3.2 Aut.	4100	3770	3390	3000	—
Sovereign 3.6 Aut.	5230	4440	4000	3570	3050
Sovereign 4.0 Aut.	5230	4440	4000	3570	3050
Sovereign V12	4620	4210	3850	3480	3080
Daimler 4.0 Aut.	5540	4630	4130	3730	3220

LANCIA

MODELO 93 92 91 90 89

Y10 Flia	—	—	—	400	360
Y10 Fire	700	600	540	—	—
Y10 Fire LX IE	820	700	630	560	480
Y10 Turbo	—	—	—	590	510
Y10 GT	900	800	740	670	600
Delta 1300	780	710	610	550	490
Delta 1600 GT IE	900	810	700	600	510
Delta HF Turbo IE	1010	910	780	650	550
Delta Integrata	2090	1890	1670	1500	1350
Delta Integrata 16 V	2220	2010	1810	1630	1470
Prisma 1.5 LX	—	—	—	600	540
Prisma Symbol	—	—	—	670	600
Prisma TD	—	—	—	700	630
Thema 2.0 IE	1980	1680	1520	1350	1150
Thema 2.0	—	—	—	2170	1840
Thema Turbo IE SW	2250	1910	1720	1530	1310
Thema 2.0 IE 16 V	2880	2440	2200	1960	1680
Thema B.32	—	—	—	3700	3330
Thema TD Nuevo	2360	2000	1800	1600	1440
Thema Turbo DS SW	—	—	—	1980	1780
Dedra 1.600 ie	1320	1120	1010	900	—
Dedra 1.800 ie	1520	1290	1160	1030	—
Dedra 2.0 ie	1740	1480	1330	1190	—
Dedra Turbo Diesel	2240	1900	—	—	—
Dedra Integral	2630	2240	—	—	—

MASERATI

MODELO 93 92 91 90 89

425iC	—	—	—	1300	—
Biturbo 2500 SF	—	—	—	1200	1000
Spyder 2.8	4200	3570	3220	2870	2490
Spyder 2.8	4200	3570	3220	2870	2490
220	—	—	—	1540	—
222	2660	2470	2220	2000	1800
222 SE	3280	2770	2500	2230	1900
222 SR	3680	3300	2980	2650	—
226	3990	3800	3470	3080	2770
429	—	—	—	1510	—
422	2850	2570	2310	2060	1870
430	4190	3560	3210	2860	2440

MAZDA

MODELO 93 92 91 90 89

323 4WD	—	—	—	1500	1360
323 GT	1850	1560	1420	1280	1080
323 F	2030	1720	1560	1400	1190

MODELO 93 92 91 90 89

R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.8 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bev. 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GTI	1720	1460	1320	—	—
R-21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1390	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	—	—
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TXi	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2990	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1160
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.1	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.1	2550	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.1	2750	2330	2110	—	—
Espace RCE V6i	3130	2850	2410	—	—
Espace RN 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpiné V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/EFI	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	660	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTi	1400	1180	1060	—	—
420 GTi	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

96 / Motor 16

MODELO 93 92 91 90 89

Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 EFI	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	580	500	440
Montego GSi 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTi 2.0	—	740	660	590	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LXi 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1960	1530	1350
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i 16V 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i 16V Turbo	3500	3150	2630	2550	—
9000i 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000i 16V 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sol, y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL, GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SXi 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	480	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	280	230	210
136 Favorit	—	400	360	320	280
136 Rapid	—	390	350	320	280
Favorit GLX	680	—	—	—	—
Favorit S Line	710	—	—	—	—
Favorit B Line	730	—	—	—	—
Forman GLX	750	—	—	—	—
Forman S Line	780	—	—	—	—

SUBARU

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

SUZUKI

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	780	650	580	520	450
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift GTi 1.6V	1030	870	790	700	600
Swift Sedan 1.6 GLX	1020	860	780	690	590
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	—	1000	900	810	720
Swift Crossover 1.3	1320	—	—	—	—

TOYOTA

MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Celica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR2	—	—	1860	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Targa	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Celica 2.0 GTi	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Camry XLI 1.6	1610	—	—	—	—
Camry GLI 2.0	1800	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Buggy 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	580	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic C 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CLD	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	860	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	950	810	740	660	560
Polo Coupé GT 90	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GTi 3p	1740	1490	—	—	—</

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

* FINANCIACIÓN VW CREDIT

* AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID

TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

MERCEDES 300 E, año 91, azul marino, muy completo, a matricular. 3.850.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 300 D, año 91, color plata ahumada, techo, aire, llantas, pocos kilómetros, a matricular. 3.750.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 CE, año 88, cambio automático, cuero, aire, llantas, techo, asientos eléctricos, apoyos lumbares, co-

lumna de dirección regulable eléctrica, calefacción asientos tempomat. 2.900.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 CE 24V, cambio automático, 5V, cuero, aire, techo, Airbag, ASR, computadora, llantas 8 orificios. 4.780.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 500 SE, año 92, Full-equipe, pocos kilómetros, a matricular. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 500 SL, full-equipe, año 90, a matricular. 9.400.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 500 SL, año 92, doble airbag, cuero, clima, computadora, ASD, etc. A matricular. 11.500.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 600 SE, año 92, Full-equipe, 26.000 Kms, matricular. 10.100.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 600 SL, año 93, Full-equipe, 11.000 Kms, matricular. 14.500.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

BMW 525i, año 90, estado impecable, muy equipado, a matricular. 2.800.000

Ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 524 TD, año 90, cambio automático, airbag, aire, a matricular. 2.900.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 730i, año 88, cambio automático, tapicería de cuero, climatizador, 2.100.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

MITSUBISHI 3000 VR4, Año 91, color rojo, 27.000 kms, full-equipe. 4.900.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MAZDA MX3, año 93, full-equipe, 7.000 millas, a matricular. 2.650.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

MAZDA MX6, año 94, Full-equipe, 3.300 millas, a matricular. 3.550.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

VOLVO 760 GLE, año 87, cambio automático, climatizado, r llantas etc 1.450.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

PORSCHE 944 Turbo, B-JD, aire, cuero, techo, full-equipe, perfecto estado. 3.200.000 Ptas. Tel: (93) 473 57 46 Horas oficina.

DESPIECE Completo de mecánica Audi Quattro (200 CV) ideal para poseedores de Audi Quattro y Audi 200 Turbo Quattro Tel: (908) 17 61 83 y (941) 21 03 62. (Oficina).

CITROËN 11 Ligero, impecable, ITV pasada, vendo 1.900.000 ptas, cojo coche o

SE VENDE

OPEL VECTRA 4X4 GL 2.0

Tracción total permanente, 130CV, Aire acondicionado, alarma, llantas, radio-cassete, neumáticos nuevos, siempre en garaje, muy cuidado. Tel: 556 05 66 ALBERTO

moto como parte del pago. Tel: 605 49 68.

BMW M3, rojo, impecable, 2.800.000 ptas, cojo coche o moto como parte del pago. Tel: 605 49 68.

MAZDA MX3, Sinistrado, motor en perfecto estado, aprovechable la tapicería y parte del chasis, muy económico. Tel: (926) 21 46 51 (908) 70 98 29.

BMW 524 TD, año 90. 2.200.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

BMW 320i, año 92. 2.750.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 300 Coupé, año 89 3.700.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 190 E 2.3, Sport Lain, agosto del 93. 2.950.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

YAMOVIL Calibra 16 válvulas, año 1993, color blanco, Full equipe, garantía seis meses. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 600 SE, como nuevo, año 93, color verde metalizado, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00.

COMPRAR Y VENDER

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja Km 4 HUMANES (MADRID)
Tel: 606 51 49-15 11
Fax: 697 67 05

POST GARANTIA VENTA

240 KM/H
0-100 EN 6,5 SEG.
6,7L, 90KM/H



ECLIPSE POWER!

16V, 150 CV, 200 CV Y 200 CV 4X4

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y todoterreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, talleres y servicio propios, posibilidades de leasing y financiación hasta 60 meses. Visite **VAROSA MOTORS**, quedará gratamente sorprendido.

POLARIS, VAROSA MOTORS, es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los

modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carné de coche. **POLARIS** es la única marca homologada en España. Descúbranos en **VAROSA MOTORS**. **TELEFONIA MOVIL**. La más avanzada gama de teléfonos portátiles. Para vehículos Mitsubishi dispone de los teléfonos más ligeros y compactos del mercado, como el espacial MT-7, y todos sus complementos, kit manos libres, fundas, adaptado-

res de encender, etc. A su disposición en Varosa Motors. **MITSUBISHI MONTERO**. Modelos 94, corto, largo, gasolina y turbodiesel (novedad 125 CV). El mejor todoterreno del mundo en entrega inmediata. Descubra sus garras en **VAROSA MOTORS**. **MOTOS acuáticas. VAROSA MOTORS** como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas, en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. **VAROSA MOTORS** también dispone de motos para nieve, una gran diversión. **MITSUBISHI 3000**. Conozca el más impresio-

nante deportivo del momento: Hasta 320 CV, 6 velocidades, tracción y dirección a las cuatro ruedas, suspensiones electrónicas, aerodinámica móvil etc. Los más avanzados **Sistemas de Seguridad**: Antipatinamientos, ABS, doble airbag. **Lujo**: Cuero, asientos eléctricos, climatizador, Hi-Fi y compact-Disc, también con motor de 222 CV. Disfrute de la seguridad en **VAROSA MOTORS**.

MITSUBISHI ECLIPSE. Rabioso, agresivo, actual. Así es el nuevo Eclipse. Con motores de 150 y 200CV, con tracción delantera o 4X4, frenos ABS y más. Un completo interior con aire acondicionado elevallunas, cierre y espejos de funcionamiento automático. Como los cinturones que el propio coche te coloca, control de cruce, equipos de sonido con seis altavoces y posibilidad de ecualizadores, compact-disc etc. En **VAROSA MOTORS** encontrará el Mitsubishi Eclipse a su medida con un precio sin igual entre sus competidores.



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

Vehículos en Stock. Entrega inmediata. Concesionario oficial Polaris. Quads y Motos agua



Mitsubishi 3000, 222, 305, 320 CV, 6 Velocidades

VAROSA MOTORS
VENDE MITSUBISHI MONTERO CORTO GLS TURBO DIESEL PROCEDENTE DE GERENCIA



Mitsubishi Montero, Novedad Turbodiesel 125CV

¡ANUNCIESE HOY!

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

Motor 16

Canalcar

Martin de los Heros, 63 (Metro Argüelles)
Tel: 542 04 07-Fax: 542 27 63 (Madrid)

Marca y modelo	Año	Precio	Marca y modelo	Año	Precio
Renault Super 5 oasis	90	625.000	Renault Clio 1.4 RT 5p	91	1.075.000
Seat Ibiza 1.5 crono	90	640.000	Renault 19 TSE 5p	91	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	90	645.000	Citroën AX	92	1.125.000
Peugeot 205 junior	91	690.000	Ford Fiesta XR2i	92	1.125.000
Fiat uno 600 3p	91	690.000	Citroën AX GTi	92	1.150.000
Citroën AX 1.1 TE	92	715.000	Seat Ibiza 1.5 SXi	91	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S	90	725.000	Renault Clio 1.4 RT 5p	91	1.150.000
Citroën ax 1.4 TRS	91	725.000	Ford Fiesta Turbo	90	1.150.000
Peugeot 205 Plus	90	740.000	Ford Orion 1.8 D CLX	90	1.150.000
Seat Ibiza 1.5	91	745.000	Ford Escort 1.6 3p	91	1.175.000
Peugeot 205 1.1 Winner	92	845.000	Ford Orion 1.6 CLX	92	1.190.000
Opel Corsa 1.4 Joy	90	875.000	Renault Clio 1.7 S	93	1.250.000
Peugeot 106 KN 5v	93	875.000	Renault Clio 1.7 RT	92	1.275.000
Fiat uno 70 SX	92	890.000	Volkswagen Golf GTi	91	1.325.000
Citroën ax 1.4 TRS	91	890.000	Citroën ZX 1.4 Aura	92	1.325.000
Opel Kadett 1.8i GT	91	890.000	Ford Fiesta 1.8 16V	93	1.350.000
Citroën ax 1.4 TRS	92	925.000	Peugeot 405 GRI	93	1.375.000
Seat Ibiza 1.5	91	925.000	Opel Astra 5p	92	1.375.000
Renault Clio 1.2 Mecano	91	925.000	Renault 19 16V	91	1.375.000
Ford Escort 1.3 CLX	91	950.000	Peugeot 405 Familiar	91	1.475.000
Peugeot 106 XR	93	975.000	Lancia Dedra 1.8i	91	1.475.000
Ford Scorpio 20i CL	88	975.000	Volkswagen Golf TD	91	1.575.000
Citroën AX 1.4 TD 5p	91	975.000	Opel Kadett 2.0 16V	90	1.575.000
Citroën ZX 1.4 Reflex	91	985.000	Opel Vectra 2.0	91	1.625.000
Ford Escort 1.6 Ghia	90	1.025.000	Volkswagen Golf G-60	91	1.875.000
Citroën AX GTi	92	1.050.000	Opel Astra GSI 2.0	92	1.875.000
Peugeot 205 Winner D	91	1.050.000	Volkswagen Golf Cabrio	92	2.250.000

Y MUCHAS MÁS OPORTUNIDADES CON LA GARANTIA TOTAL :

La más completa del mercado y por escrito.

CERTIFICAMOS : Por escrito que nuestros coches no han sufrido golpe estructural.

EMPRESA: Recomendada por las principales revistas del automóvil.

FACILIDADES : Compramos su coche usado a cambio.

PRECIO FIJO : Para que usted no se vea sorprendido.

SIN DUDARLO el mayor surtido de automóviles en Madrid lo tenemos nosotros. **300 COCHES**

SIN DUDARLO : La mejor, la más completa y extensa la NUESTRA

SIN DUDARLO, nuestra relación calidad-precio una VERDADERA OPORTUNIDAD.

¡BENEFICIESE!

Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca todos los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etcétera. 2.800 pesetas. IMPORT AUTOMOBIL

CIÓN. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

¡MULTAS! Posible cancelación. Toda España. Consultenos. Multafric. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

MAZDA RX 7/94 amarillo, 6.500.000 Ptas. Tel: 741 21 02.

PORSCHE 928 GT Azul, M-LY 29.000 Kms. 7.500.000 Ptas. Tel: (91) 413 50 42-679 12 11. José noches.

SAFRANE V6 RN M-ON. Mondeo 1.8i M-ON. Renault 19 RL 1.4i M-OV. Renault Clio 1.2 M-ON. Ford Escort 1.8 D M-LD Tel: 304 31 88.

1.750.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 300D año 88 3.350.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

SEAT 1.7 Diesel 75.000 kms, año 90, muy cuidado. Regalo radio-cassette. 595.000 Ptas. Tel: (91) 803 49 79.

BMW 325i Cabriolet, año 87. 2.450.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

BMW 325i, año 92, 3.200.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

GOLF Cabriolet, año 90. 1.375.000 pts. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 300E 24V, Año 90. 3.600.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

BMW 520i 24 V, año 90. 2.500.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 300D año 92. 3.975.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MERCEDES 300D año 90 3.350.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MITSUBISHI Turbo intercooler, año 90. 60.000 Kms 2.600.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

MITSUBISHI Turbo intercooler GLS 3.400.000 ptas, año 91. Tel: (925) 82 20 48.

NISSAN Turbo Diesel, año 88

FORD Probe, año 92. 2.500.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

YAMOVIL Citroën Xantia SX 2.0i 2.380.000 Ptas, año 93, color negro, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Croma 2.0i, año 91, color gris metalizado, garantía 6 meses. 1.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i, año 94, color azul metalizado, garantía 6 meses. 2.680.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 730i, color grafito, full-equipe, garantía 6 meses. 3.900.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 850 Ci, año 1993, color gris metalizado, Full-equipe, garantía seis meses. 8.700.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën ZX Volcane, año 1992, color blanco, garantía 6 meses, 1.380.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Escort 1.6 EFI cabrio, año 93, color blanco, con capota eléctrica garantía 6 meses. 1.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

C.A.N.S.A.
C/AZCONA 62 MADRID
TEL: 725 86 21 / 725 86 22

AUTOMOVILES

EXCELENTE OPORTUNIDADES

GARANTIA OFICIAL

CANSA Compramos automóviles, máximas tasaciones. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

SUZUKI Vitara. Año 92 buen estado, 990.000 Ptas. Tel: 726 17 17 Azcona 62.

RENAULT Clio RL 5p, 5 velocidades totalmente nuevo, M-NP entrada 150.000, mes 14.500 garantía 12 meses. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

FORD Fiesta XR2 CVH, 60.000 Kms originales, impecable, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

SAAB 9000 Turbo 16V, año 91, impecable, automático, cuero, calefacción, asientos, climatizador, etc. Oportunidad. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

725 86 21-22, Azcona 62.

SEAT Ibiza 1.4 5p, excelente oportunidad, un mes, sin uso, garantía oficial. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

RANGE ROVER Turbo diesel, totalmente equipado, muy buen estado, garantizado, buen precio. Posibilidad de cambio. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

ROVER 620Si burdeos metalizado, M-ON, 3.000 Kms, nuevo procedente de exposición, oportunidad. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

VW Escarabajo, descapotable, original de 1966. Igual que nuevo, restauración fiel, precio muy interesante. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

SEAT IBIZA GTI
RENAULT CLIO 1.2 RN
OPEL CORSA 1.2 SWING
SEAT CORDOBA TURBO DIESEL
PEUGEOT 306 XN
OPEL FRONTERA 2.3 TD A-AC

M-PB 1.750.000 PTAS
M-PD 1.050.000 PTAS
M-OZ 1.175.000 PTAS
M-PB 1.750.000 PTAS
M-PB 1.435.000 PTAS
M-OZ 3.100.000 PTAS

21-22. Azcona 62.

VW Golf G-60 perfecto estado, pocos Kilómetros, año 91, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

FORD ESCORT RS 2000
AÑO 92
35.000 KMS
GRIS ANTRACITA
PERFECTO ESTADO
1.500.000 PTAS.
TEL: 594 22 41

BMW 318i, nacional, año 88, rojo, muy cuidado, ofertas al Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

SUZUKI Samurai 1.300 Lujo, 28.000 Kms, perfecto estado, garantía escrita, 6 meses 650.000 Ptas. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

BMW 525i único dueño, excelente estado, garantizado. Aire acondicionado, ABS, llantas Etc. Pocos Kms. 950.000 Ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

BMW 318 4p nuevo modelo. 50.000 Kms perfecto estado, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FIAT Tipo 16V 2.0 5p M-NZ, igual que nuevo, muy buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

OPEL Kadett GSI 16V, M-KP, rojo, perfecto estado, garantizado, facilidades, admitimos cambio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Mondeo CL 5P M-PJ, nuevo Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62

VOLKSWAGEN Escarabajo Descapotable original Karmann, año 1966, único, acepto cambio por moto que se encuentre en buen estado Tel: (91) 726 17 17 Azcona 62.

NISSAN Pulsar descapotable targa, año 1990, primera mano 28.000 millas originales, matrícula nacional. 1.500.000 pesetas. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

LANCIA Y-10 1990, azul, 50.000 Kilómetros, perfecto estado de conservación. 550.000 Ptas. Tel: (91) 726 17 17 Azcona 62

FIAT Tipo 16 Válvulas 2.0. 5 Puertas, M-NZ, igual que nuevo. Muy buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22 Azcona 62.

FIRST CLASS

Nuevo sistema ANTIRROBO ADS.3
Inmoviliza su vehículo, actuando sobre el encendido, motor de arranque y bomba de gasolina. Dispone de un led avisador y se instala en 1 o 2 horas. Para todos los vehículos. P.V.P. 32.500 Ptas.

in.pro

Catálogo de 44 pag. a todo color
contra el envío de este cupón.

Nombre: _____
Dirección: _____
Ciudad: _____

in.pro

Pérez Galdos, 40 08012 Barcelona
Tel: (93) 237 83 24 Fax: (93) 237 93 07



COVA 81

**HOLLIDAY CAR**

VEHICULOS NACIONALES E IMPORTACION



VEHICULOS NUEVOS A PRECIOS ESPECIALES EN TODAS LAS MARCAS VEHICULOS KM "0"

(MERCEDES, BMW, VOLVO, OPEL, AUDI-V. WAGEN, ALFA ROMEO, LANCIA, FORD, SEAT Y FIAT)
GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION - VEHICULOS DE EMPRESA Y DIRECTIVOS

8 AÑOS PARA PAGAR - GARANTIA HASTA 12 MESES
TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 FAX: (91) 554 65 05

GARCIA PROL
BMW 524 TD, garantía 1 año, 2.400.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
BMW 525 TDS metalizado. Garantía un año 3.900.000 Ptas Tel: (91) 541 00 36

GARCIA PROL
Ford Orion 1.6 i Ghia A/A M-KV, 6 meses garantía. 890.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Escort 1.8 diesel, M-KD, garantía 6 meses. 790.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Cheers 1.8D 4 puertas, 5 meses, garantía un año. Precio 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV, garantía un año. 2.200.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

Mercedes 300 E, techo, llantas, año 86, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Opel GME Rascal, año 88, M-JT, garantía 6 meses. 590.000 Ptas Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Porsche 944, año 87, garantía un año. 1.690.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Volkswagen Golf GTI año 91, garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Volkswagen Golf GTI 16V, Aire acondicionado, año 88. 950.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Golf GTI 16V A/A, Llantas. Garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

Volkswagen Corrado JLX , G-60, año 90, garantía 6 meses. 1.600.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Renault Espace Quadra año 89, A/A garantía un año. 2.290.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Rover 216 Año 89 garantía 6 meses. 490.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Seat Toledo 2.0i Sport, A/A, año 92 garantía un año. 1.500.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Suzuki Vitara JLX A/A C/C, D/A, E/E, año 92, garantía 1 año. 1.350.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Peugeot 405 SRI A/A año 89, garantía 6 meses 950.000 Ptas Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

BMW 524 TD, garantía 1 año, 2.400.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
BMW 525 TDS metalizado. Garantía un año 3.900.000 Ptas Tel: (91) 541 00 36

GARCIA PROL
Ford Orion 1.6 i Ghia A/A M-KV, 6 meses garantía. 890.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

Ford Escort 1.8 diesel, M-KD, garantía 6 meses. 790.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Cheers 1.8 diesel 4 puertas, 5 meses, garantía un año. Precio 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV, garantía un año. 2.200.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.



OFERTAS DE LA SEMANA

BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO 3.900.000 Ptas
FORD ORION 1.6 GHIA, M-KV 890.000 Ptas
FORD ESCORT 1.8 DIESEL M-KD AÑO 89 790.000 Ptas
FORD MONDEO CLX, P/M, RD, M-OV 2.200.000 Ptas
FORD FIESTA CHEERS 1.8 D 4 Puertas 5 meses 1.190.000 PTAS
MERCEDES 300 E, Año , Techo, Llantas 1.790.000 Ptas
PEUGEOT 405 SRI A/A año 89 950.000 Ptas
PORSCHE 944 A/Año 87 1.690.000 Ptas
RENAULT ESPACE QUADRA, Año 89 2.290.000 Ptas
ROVER 216, Año 89 490.000 Ptas.
SEAT TOLEDO 2.0 i, SPORT, A/A, Año 92 1.500.000 Ptas
SUZUKI VITARA JLX, A/A, C/C, D/A, E/E, 92 1.350.000 Ptas
TOYOTA CELICA 2.0 GT A/Año 87 850.000 Ptas
VOLKSWAGEN GOLF, 16V, A/A, año 88 950.000 Ptas
VOLKSWAGEN CORRADO G-60 Año 90 1.600.000 Ptas
C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
MADRID 28008
TEL: (91) 5410036

Motor 16



COVA 81



Desde **2.341.800 Pts.** (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos - 4 puertas XLI)



PRUEBELO EN

BLANCO - LLORENTE

llamando a los Teléfonos:

534 94 11 y 534 59 89

Avda. Dtor.

Federico Rubio y Galí 12

Para los que aun pueden elegir....

AUTOS FERNAN-DEZ Audi 90 2.2E, Aire acondicionado, año 1986. 900.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Ford Courier año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Ford Escort 1.8 diesel año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Citroën Xantia 2.0 SVX, año 93, full equipo, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva. 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Peugeot 405 SRD turbo, A/A, año 91, 1.800.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Renault Twingo Nuevo de sorteo 1.025.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Renault Laguna 2.0. Coche de servicio, 1.000 Kms. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Peugeot 106 XN, año 93, 6.000 Kms, 825.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Suzuki Santana SJ413, año 85. Buen estado. 650.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Volkswagen Passat 1.8, año 90. 775.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ

DEZ Peugeot 405 GRI Break, Aire acondicionado, año 93, único. 2.650.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ BMW 316i 4p año 88, económico, 950.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Renault 25 TX A/A, ABS, año 90 pocos Kms. 1.300.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Lancia Thema 16 válvulas. Full Equipo, año 89 1.400.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Volkswagen Golf 90 caballos de potencia, Aire acondicionado, año 93. 1.550.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Audi 90 2.2E,

Aire acondicionado, año 1986. 900.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Ford Courier año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Ford Escort 1.8 diesel año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Citroën Xantia 2.0 SVX, año 93, full equipo, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva. 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNAN-DEZ Peugeot 405 SRD turbo, Aire acondicionado, año 91, 1.800.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ SISTEMA VEHICULO OCASION TURISMOS-INDUSTRIALES 100 VEHICULOS EN STOCK

AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

Motor 16



COVA 81

**A. ARGUELLES**

Andrés Mellado, 76 - Tel.: 549 57 88 - 549 64 71

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDADa la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPÉ S2	91	120.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	PEUGEOT	405 SRI	90	33.000
AUDI	COUPÉ 20V	91	90.000	FORD	FIESTA 1.4 CLX 3P	90	16.000	PEUGEOT	505 GTD I INTRC.	88	26.000
AUDI	90	89	42.000	FORD	ESCORT XR3i	90	22.000	PEUGEOT	605 SVI	90	58.000
AUDI	90 2.3E	92	58.000	FORD	SIERRA 2.0 S	87	25.000	RENAULT	CLIO 1.7	92	27.000
AUDI	100 2.2i	90	56.000	INNOCENTI	DE TOMASO TURBO	88	16.500	RENAULT	CLIO 1.6V	92	32.000
AUDI	100 2.8	92	97.000	JAGUAR	3.6 SOVEREIGN	87	78.000	ROLLS ROYCE	SILVERT SPIRIT	85	220.000
AUSTIN ROVER	METRO	88	13.000	LANCIA	THEMA 16V	91	45.000	SABB	9000 S AUT	92	58.000
BMW	316	87	23.800	LANCIA	THEMA TURBO 16V	90	42.000	TOYOTA	CELICA 2.000 GTI	92	70.000
BMW	325i CABRIO	88	87.000	MAZDA	DETRA 2.0 IE	92	43.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPÉ 1.3	89	15.000
BMW	535i 24V	91	70.000	MAZDA	323 F	90	24.000	VOLKSWAGEN	GOLF VR 6	93	71.000
BMW	524 TD	90	77.000	MERCEDES-BENZ	190 E 2.5 16V	89	85.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	25.000
BMW	525i 24V	93	95.000	MERCEDES-BENZ	260 E AUT.	90	84.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
BMW	535i	89	87.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	87.000	VOLKSWAGEN	2.0 INY	88	22.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	300 CE 24V	91	125.000	VOLVO	960 AUT.	93	95.000
BMW	850i	90	170.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	JEEP	CHEROKEE LIMITED	92	70.000
CITROËN	AX 1.4 TRS 3P	90	16.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	91	115.000	SUZUKI	VITARA	92	39.000
CITROËN	BX 1.4 TGE	90	19.000	MERCEDES-BENZ	560 SEC	89	98.000	NISSAN	PATROL GR	93	87.000
CITROËN	BX 1.6 TRS	90	22.000	NISSAN	200 SX	90	54.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000
CITROËN	CX 2.2 TRS	90	24.000	NISSAN	PRIMERA 2.0 SLX	92	36.000				
CITROËN	ZX DIESEL	92	37.500	OPEL	KADETT GSI 16V	89	30.000				

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGUELLES Audi
90, 46.000 Kilómetros. A/A, radio. 1.750.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Audi
100 2.2, año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES BMW
535 i, 1990, full equipo. 3.250.000 Ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Des-
capotable BMW 325 i Aut. Full, 8.000 Kms año 88 3.300.000 Ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Citroën
BX 1.6 TRS. Aire. Año 90. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Mercedes
300 Familiar, año 87, totalmente equipado, 3.300.000. Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Citroën
CX 2.2 TRS año 90. 950.000

Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Mercedes
300 E, Año 1990. Full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Peugeot
605 SVI. Año 91. 2.150.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES BMW
524 TD año 91 gris metalizado. 3.100.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Mercedes
190 E 2.5 16V Año 89. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Renault
Clio 1.7 año 92, aire, 1.075.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Honda
Concerto 1.6 i 16V año 90 Full 1.380.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Maz-

da 626 2.5 i V6 24V 4WS año 92 10.000 kms 2.870.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Ford
Escort descapotable. Año 92. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Fiat
Tipo 1.6 DGT. Año 89. 40.000 Kms 890.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Toyota
Celica, año 91, 20.000 Kilómetros, rojo, alarma, radio, 2.600.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Audi
90, 46.000 Kilómetros, A/A, radio. 1.750.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Audi
100 2.2, año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES BMW
535 i, Año 1990, full equipo. 3.250.000

Ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Des-
capotable BMW 325 i Aut. Full, 8.000 Kms año 88 3.300.000 Ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Citroën
BX 1.6 TRS. Aire. Año 90. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Mercedes
300 Familiar, año 87, totalmente equipado, 3.300.000. Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Citroën
CX 2.2 TRS año 90. 950.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGUELLES Mercedes
300 E, Año 1990. Full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Peugeot
605 SVI. Año 91. 2.150.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES BMW
524 TD año 91 gris metalizado. 3.100.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Mercedes
190 E 2.5 16V Año 89. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Renault
Clio 1.7 año 92, aire, 1.075.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Honda
Concerto 1.6 i 16V 1990 1.380.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Mazda
626 2.5 i V6 24V 4WS año 92 10.000 kms 2.870.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Ford
Escort cabrio. Año 92. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES Fiat
Tipo 1.6 DGT. Año 89. 40.000 Kms 890.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

Piaggio rompe con la crisis

PIAGGIO-MOTO Vespa, S.A., está viendo en 1994 cómo sus grandes esfuerzos, tanto industriales, creando la gama de productos más completa del mercado nacional, como comerciales, reestructurando su red y ofreciendo al usuario, no sólo el producto, sino también el mejor servicio al cliente (garantía de 2 años, asistencia en carretera gratuita, etc.), están dando sus primeros resultados, como lo demuestran las matriculaciones del mes de mayo y la venta de ciclomotores en estos primeros cinco meses.

**La «cita con Rover» dio resultado**

EL pasado 25 de mayo fue un día que seguramente permanecerá en la memoria de José Andrés Collado Gil por mucho tiempo. Ese día, el de su cumpleaños, recibió un regalo inesperado: un Rover 623 Si, el premio del sorteo efectuado por la marca Rover entre todos aquellos clientes que participaron en las jornadas promocionales que se celebraron en abril, denominadas «Cita con Rover». ¡Enhorabuena!

**Podios de Honor '93 de Cepsa**

LAS 40 mejores Estaciones de Servicio de toda España de la Red CEP-SA, han obtenido como premio a la calidad de servicio demostrada a lo largo de todo el año 1993, un viaje a Túnez para dos personas y el «surtidor de oro». El premio especial de «surtidor de oro con brillantes», a la mejor Estación de Servicio a nivel nacional, fue conseguido por la Estación de Servicio «Villica» de Leganés (Madrid).

ADA de Oro para el director de Tráfico

EN el bello marco del salón de actos de ADA, en el singular edificio madrileño de «Torres Blancas», le fue impuesto por Angélica Amieva, vicepresidente de ADA, a Miguel María Muñoz, director general de Tráfico,



el ADA de Oro, la más alta distinción que esta organización concede a las figuras que más se han distinguido por su labor en favor de nuestros semejantes, y en especial por su trabajo en pro de la Seguridad Vial, como ha sido el caso de Miguel María Muñoz. El director general de la DGT mostró su agradecimiento por la especial atención de que era objeto por parte de ADA.

Seat Ibiza, coche del año

JUAN Llorens, presidente de Seat, recibió el Trofeo que acredita al Seat Ibiza como «Coche del Año en España 1994» de manos de Antonio Subirá, consejero de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, en presencia de Ignacio Lewin, presidente de la asociación de la Prensa del Motor. El Seat Ibiza, primer coche producido en la factoría de Seat en Martorell, resultó ganador por el equilibrio que incorpora en calidad, prestaciones y precio.

**Historia de las marcas españolas**

NUNCA hasta ahora, en nuestro país, se había editado una obra de este calibre. «La historia del Automóvil en España», cuyo autor es Pablo Gimeno Villedor, posee características de enciclopedia y en él encontrará todo lo que quiera saber sobre las marcas españolas de automóviles, su historia completa, el nombre y actividades de sus creadores, los modelos, todo lo relacionado con el deporte (pruebas, reglamentos, campeonatos, pilotos, palmarés) y mil detalles nunca contados hasta ahora. Este libro es exclusiva de LibroMotor, de Madrid (91) 373 78 13 o Barcelona (93) 415 46 38. Ha sido editado por RA-CE Madrid, consta de 477 páginas y su precio es de 6.500 pesetas.

EL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA



Dinero para peajes

TENEMOS pensado realizar este verano un viaje por la Costa Azul y, cuando nos hemos dispuesto a calcular los gastos, nos hemos dado cuenta que nos faltaba el precio de los peajes. Aprovechando esta pregunta, nos gustaría saber si son caros o baratos en relación a los españoles y también qué servicios proporcionan.

MACARENA RODRIGUEZ
MADRID

R.- El precio de las autopistas que unen Zaragoza con Mentón, en la frontera con Italia, ronda las 14.000 pesetas. 5.000 de ellas corresponden a España. Aunque los servicios prestados por las gasolineras españolas han mejorado en los últimos dos años, lo cierto es que los franceses nos llevan la delantera con áreas de servicio bien equipadas, hoteles y zonas de descanso muy preparadas. Desde junio hasta septiembre, los «Espacios Bebé» ayudan a las familias con niños pequeños. En ellos unas azafatas preparan las comidas, dan de beber a los niños y ponen a disposición del viajero los productos necesarios para cambiar al bebé gratis.

Efecto direccional

LEO con mucho interés la prueba del Seat Córdoba 1.8i GLX del número 527. En ella se comenta que «se han cambiado los coji-



106/ Motor 16

BUSQUELO EN EL DESGUACE



Me han robado mi Opel Kadett GSI por tercera vez este año. Sé que los nuevos Astra son prácticamente imposibles de abrir, pero desgraciadamente yo me

quedé en el más modesto Kadett. La primera vez apareció sin problemas, la cerradura la habían forzado (no demasiado) y habían hecho un puente «con la

gorra». La segunda siguieron los mismos pasos y cuando apareció le habían desguazado ligeramente. La tercera lo hemos encontrado sobre borriquetas sin ruedas y sin discos de freno. Todo esto sería absolutamente normal en una España como la actual si no fuera porque las tres veces ha aparecido en la misma zona. Se trata de un lugar o barrio llamado la Cañada de Valdemingómez que está situado a la salida de Madrid por la carretera de Valencia y en el que existen numerosas empresas de desguace. Los coches (se encuentran otros además del mío) siempre aparecen en las inmediaciones de alguno de estos desguaces, por lo que, tanto la Policía como los propietarios, somos propensos a pensar que los delincuentes hacen un negocio redondo en este lugar, aunque nunca se llega a pillar a nadie con las manos en la masa.

Moraleja: si le han robado su coche y no lo encuentra por ningún lado, busque allí y prepárese, no será agradable.

MARCOS GONZALEZ
MADRID

netes que unen el chasis y el eje trasero para conseguir un efecto direccional de las ruedas menos acusado que en el Ibiza». Pues les diré que yo tenía un Ibiza y que por aumento de familia y mayores necesidades de maletero lo vendí y me compré un Córdoba. A propósito del comentario de la prueba, les diré que yo no he notado absolutamente nada en el comportamiento de ninguno de los dos modelos. Con el Ibiza no llegué a ir

a plena carga, sin embargo conduje rápido en muchas ocasiones. ¿No debí ir tan rápido? ¿Estaba mi coche estropeado? ¿Tienen que darse unas condiciones concretas de conducción para que se manifieste esa ayuda?

FAUSTO AGUILERA
SEVILLA

R.- El trabajo que efectúan las suspensiones de efecto direccional, ya hemos comentado en nume-

rosas ocasiones que es difícil apreciar, sobre todo en coches de amortiguación blanda. Un conductor de tipo medio, con un vehículo de tipo medio, podrá aburrirse de conducir sin apreciar ni un solo comportamiento «especial» y sin saber aislar el trabajo eficaz de ese sistema en el brillante funcionamiento de un vehículo moderno. Que no le quite el sueño, su coche trabaja por usted mientras que viaja con su familia.

Réplica
a Pilar Cernuda

CUANDO leí su artículo relativo a la mujer conductora, de verdad, pensé que era en clave de humor... Sin embargo, no era así. Iba en serio. Me da la impresión de que usted sí es un peligro público porque, sin la menor base científica, formula una teoría contra las conductoras y, además, se siente orgullosa por tener la mente y la pluma tan acertadas, para exponer lo que todo el mundo piensa pero que sólo usted tiene la valentía de decir.

Si las conclusiones que vierte en sus artículos son tan fundamentadas como ésta, miedo me da y, desde luego, me da pie para dudar de su credibilidad.

Yo siempre había pensado que no era bueno vivir en un mundo dirigido por hombres. Ahora tendré que pensar que qué desgraciados son los hombres por vivir en un mundo «conducido» por mujeres. No sé si esta carta engrosará el número de las que «le ponen de vuelta y media». No es mi intención, pero le diré que no soy feminista.

MARIA LOPEZ
MADRID

Bloqueo
de diferenciales

SOY un aficionado a los automóviles, además de ganarme la vida gracias a ellos, ya que soy mecánico. Me dirijo a ustedes confiando en sus conocimientos para resolver unas dudas. Acabo de adquirir un Audi 200 Quattro Turbo matriculado en su país de origen en 1985, (modelo de 2,2 litros de cilindrada y 182 caballos de potencia) y mi problema es que no encuentro quién me explique las características de su tracción total, pues tiene un selector en el interior con tres posiciones y no sé su función.

JUAN DE LA CRUZ MEDINA
MADRID

R.- La transmisión de su vehículo es permanente a las cuatro ruedas sin posibilidad de desenganchar ningún eje. El sistema se compone de tres diferenciales, uno en cada eje y otro central, que reparte la potencia entre el delantero y el trasero. Tanto el diferencial central como el del eje trasero se pueden bloquear mediante ese interruptor situado en la consola central. Estos bloqueos tiene la misión de ayudar a salir al coche de situaciones apuradas, manteniendo un reparto fijo de potencia. Tenga en cuenta que en caso de bloquear los diferenciales se desconecta automáticamente el sistema de frenos ABS.



OPINION

Felices vacaciones en coche

De nuevo llega el momento de pensar en las vacaciones. Después de un año de trabajo, nada mejor que esa perspectiva inmediata de reunirnos con nuestra gente y disfrutar del tiempo libre. Para llegar hasta el destino elegido, tanto como para movernos a nuestro aire una vez allí, el coche se convierte otra vez en protagonista, compañero perfecto en nuestros desplazamientos y parte indiscutible del éxito en esta venturosa ocasión anual que consiste en gozar de un estilo de vida distinto y entregarse al ocio: largas comidas al aire libre, baños de agua y sol, piel morena, buenas siestas, juegos, viajes y entretenimiento. Sáquele a su automóvil todo el partido. Está demostrado que es el mejor instrumento entre los concebidos para viajar. Nos lleva a nuestro destino con rapidez, confort y seguridad y proporciona a nuestro alrededor un excelente punto de reunión para la charla distendida. En coche paramos donde queremos, viajamos a nuestro ritmo y cambiamos de itinerario a voluntad. Con él no hay horarios y, una vez que llegamos al punto de destino, no hay mejor medio para trasladarnos en trayectos cortos y hacer excursiones. El coche nos pide bastante poco a cambio, pero no debemos negárselo. Cumpla a rajatabla los ciclos de mantenimiento programados por el fabricante y no escatime en ninguno de los aspectos técnicos de la seguridad, porque un vehículo en óptimas condiciones es el complemento perfecto de un conductor competente y responsable.



Fernando Falcó *

«Ve despacio, que la carretera es muy peligrosa. Más vale tarde que nunca. Llamádnos cuando salgáis. Ten cuidado al adelantar...». Estas y otras recomendaciones forman parte de una retahíla casi apocalíptica a la que los conductores se enfrentan cada año, poco antes de partir para el desplazamiento más importante del año. Los consejos de familiares y amigos están siempre inspirados por el afecto, cuando no por la simple buena intención. Por eso debemos aceptarlos y no replicar en exceso. Pero llega el instante de la partida. En ese momento, bien descansados, somos ya los únicos responsables frente al itinerario y conviene que olvidemos lo que de temor pueda contener ninguna recomendación. Nos vamos de vacaciones y por supuesto que vamos a llegar, sanos y salvos a nuestro destino. No tenga ninguna duda. Sin ánimo de avasallarle con recomendaciones, le pido una única cosa desde esta tribuna que me ofrece Motor 16: ejerza como conductor responsable. Estoy seguro de que eso no le llevará ningún esfuerzo, porque ya lo hace a diario, en las calles que tan bien conoce y en las carreteras que le llevan hasta su trabajo o lugar de esparcimiento. Y, por favor, disfrute de sus vacaciones, que sin duda se las ha ganado a pulso.

*Presidente del RACE.



FERRARI 412 T1

¿Dónde está el error?

Al final de esta temporada se cumplirán 15 años desde que Ferrari ganó el último Campeonato del Mundo. Si después de disponer de toda clase de medios, éstos son los resultados, surge una pregunta: ¿Qué es lo que ocurre en Maranello?

EN la dinámica multimillonaria de la Fórmula 1, el equipo Ferrari es el más poderoso de cuantos componen el Gran Circo. A lo largo de esta década, la Gestione Sportiva de Ferrari ha gozado de los presupuestos más altos y, junto a eso, no se puede olvidar que Ferrari dispone de medios exclusivos, como por ejemplo el Centro Sperimentale de Fiat y todo el apoyo logístico que puede aportar una fábrica de automóviles. Anualmente, Ferrari recibe de Fiat una financiación de unos 10.000 millones de pesetas, sin contar lo que ha costado la sede de Standford en Inglaterra, que se ha convertido en el nido de águilas de John Barnard.

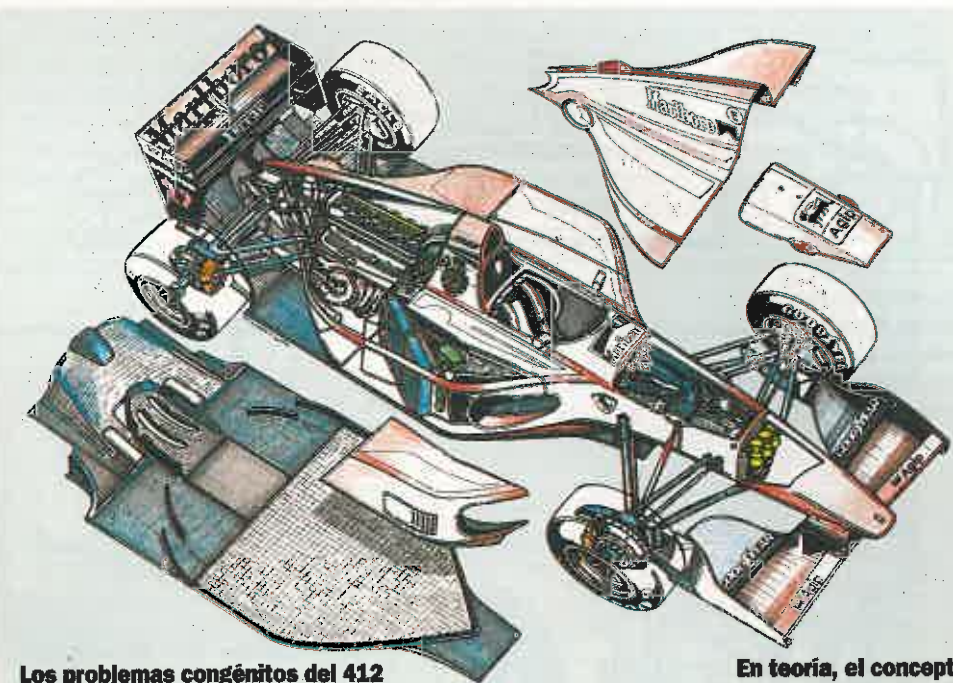
Sin embargo, ni siquiera en las

contadas ocasiones en que Ferrari tuvo en su poder el mejor coche del momento, logró hacerse con el Campeonato del Mundo. En 1985 Michele Alboreto vio esfumarse una posibilidad de oro; cinco años más tarde, Prost se vio en el mismo trance.

Las lápidas en los pasillos de la Gestione Sportiva llevan nombres de lo más ilustres: Mauro Forghieri, Michele Alboreto, Harvey Postheltwaite, Henry Duran, Enrique Scalabroni, Alain Prost, Nigel Mansell, Jean Claude Migeot, Paolo Massai, Jean

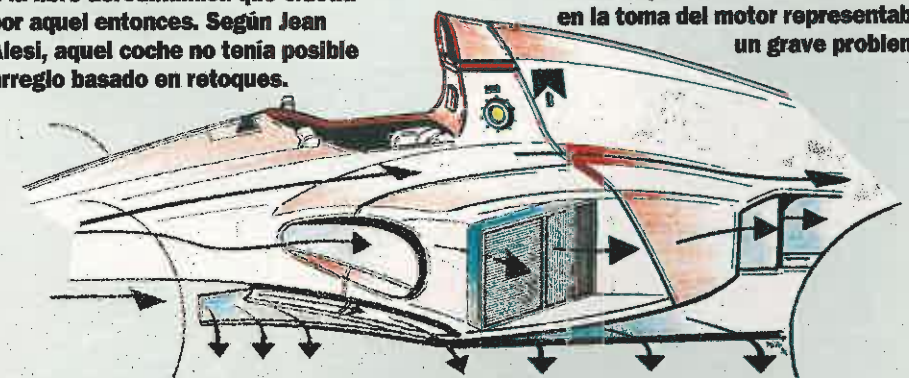
Jacques Hiss, Cesare Fiorio..., y en la última de la fila se lee el nombre de John Barnard que, después de despostrar contra el Cavallino, ha vuelto del más allá en el papel de santón

Muchas veces se ven escenas como ésta: John Barnard intenta justificarse frente a Gerhard Berger.



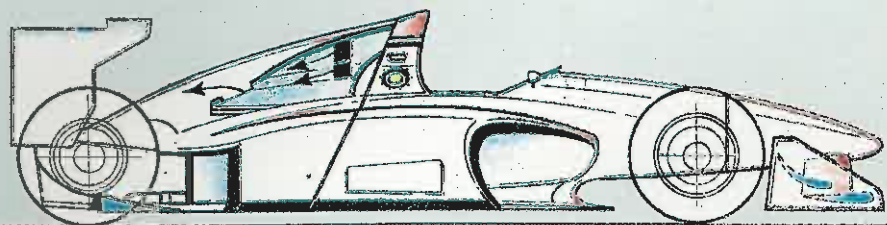
Los problemas congénitos del 412 T1 se manifestaron desde el G. P. de Brasil, y de nada sirvieron los retoques que John Barnard aportó a la libre aerodinámica que existía por aquel entonces. Según Jean Alesi, aquel coche no tenía posible arreglo basado en retoques.

En teoría, el concepto aerodinámico, concebido por Barnard, debía aportar elevadas prestaciones; sin embargo, la falta de flujo de aire en los laterales y en la toma del motor representaban un grave problema.

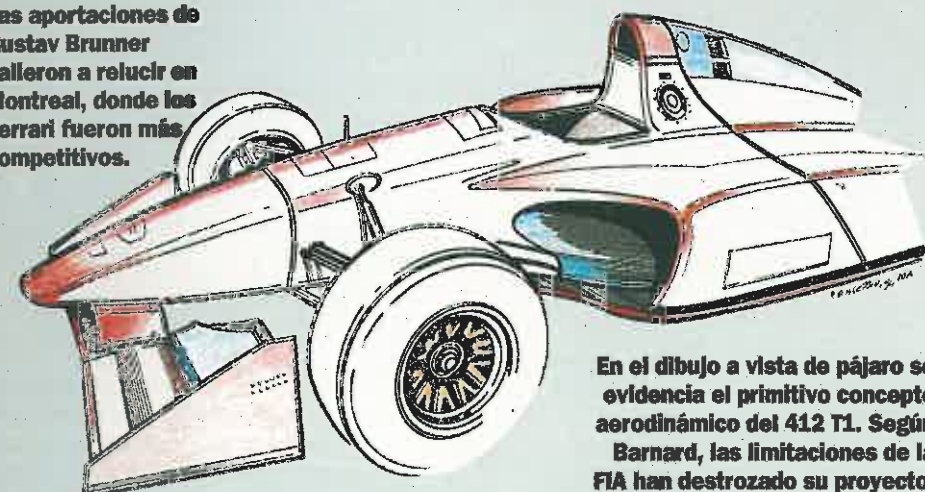


salvador con la fórmula mágica en la manga. Ahora, la realidad ha pasado de ser preocupante a convertirse en dramática. En Fiat piden explicaciones por la falta de competitividad a quien les dijo que para triunfar era necesario contratar a Barnard y, junto a él, Asumi Goto, Gustav Brunner y Jean Todt, genio incontestado de la más eficaz organización.

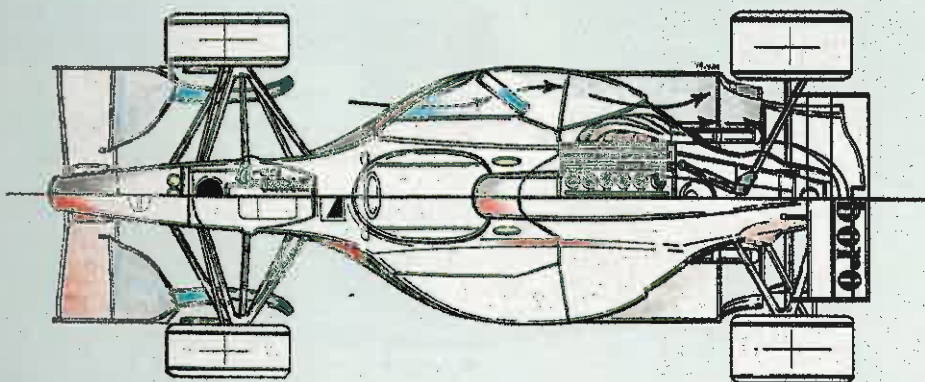
Si por una parte se justificaban los fracasos del coche con suspensiones activas, ya que Barnard no estaba muy puesto en la materia. Nadie dudaba de que el Ferrari 412 T1 de Barnard iba a ser competitivo. De tanto derroche económico que ha conllevado el proyecto 412 T1, únicamente lo relacionado con el motor ha da- ♦♦♦



Las aportaciones de Gustav Brunner salieron a relucir en Montreal, donde los Ferrari fueron más competitivos.



En el dibujo a vista de pájaro se evidencia el primitivo concepto aerodinámico del 412 T1. Según Barnard, las limitaciones de la FIA han destrozado su proyecto.



do sus frutos; de hecho, el actual motor 042, dotado de cuatro válvulas por cilindro y realizado por Claudio Lombardi en colaboración con Asumi Goto y con ciertas aportaciones quirúrgicas niponas, es el más potente con sus 800 caballos a 15.700 revoluciones por minuto y, si fuera posible el uso de gasolinas especiales, el propulsor de Maranello llegaría a los 840 caballos. A pesar de ser el único 12 cilindros en la F-1, el 042 no sólo proporciona potencia a alto régimen, sino también fiabilidad y buen par motor. Sin embargo, todo el resto del monoplace es un desastre. La criatura de Barnard, tras seis Grandes Premios en circuitos totalmente diferentes, se ha mostrado muy rápido

en recta pero inconducible en las zonas viradas. Jean Alesi asegura no haber tenido más callos en sus manos que ahora y Gerhard Berger, ha calificado al 412 T1 como el monoplace más incomprensible de cuantos hayan pasado por sus manos. En realidad, lo que ocurre con el 412 T1 es que carece de adaptabilidad a los diferentes trazados y un reglaje anula el efecto positivo de otro sin permitir encontrar un equilibrio aceptable.

En el seno de Ferrari muchas han sido las discusiones entre Barnard y Brunner sobre el concepto aerodinámico básico del coche y de las suspensiones en relación a la presión aerodinámica. El técnico austriaco insistía en que las tomas de aire laterales se

debían agrandar, así como la toma dinámica del motor, y aumentar la superficie del ala delantera; Barnard opinaba todo lo contrario. Al final, la unión de opiniones entre Brunner, Lombardi y Goto prevaleció y el 412 T1 se alineó en Montreal con dichas modificaciones.

Al margen de las polémicas sobre el empleo de gasolina no reglamentaria por Ferrari, durante parte de los entrenamientos, era evidente que el motor 042 por primera vez respiraba a plenos pulmones y que el concepto aerodinámico del monoplace había mejorado considerablemente.

Indudablemente, en el 412 T1 se habían apreciado síntomas de competitividad; por el contrario, las reacciones del coche a los diferentes reglajes seguían demostrando que el equilibrio deseado y necesario era imposible de lograr. En un arrebato de ira a raíz del Gran Premio de Canadá, Berger afirmó que el 412 T1 no es un monoplace a evolucionar, sino a replantear totalmente. De hecho, no existe posibilidad de unificar la respuesta de la suspensión posterior en relación con la anterior y, cuando se logra eliminar el subviraje, aparece el sobreviraje y viceversa. Por otra parte, en curvas muy lentas el tren delantero adquiere una total falta de manejabilidad que quita sensibilidad al piloto y, llegado el momento de acelerar, las reacciones de las suspensiones posteriores son tan imprevisibles que no permiten aprovechar la potencia del V 12. En compensación a todo este laberinto de problemas contradictorios, ocurre que el 412 T1 es el coche más rápido en recta y casi siempre se apunta el mejor registro de la velocidad máxima.

En previsión al Gran Premio de Francia, Ferrari ha realizado varios días de prueba en el circuito de Monza para ensayar el nuevo motor 043, algunos detalles aerodinámicos, pero sobre todo una nueva suspensión posterior. Según declaraciones de Berger, el nuevo propulsor, especialmente concebido para la gasolina de uso comercial, carece de potencia y precisa encontrar la fiabilidad del 042, razón por la cual se ha decidido emplearlo sólo en las sesiones de clasificación. En cuanto a las suspensiones, Barnard ha modificado el anclaje de las suspensiones posteriores a la carcasa del cambio y la geometría general. En teoría, estos cambios de-

berían permitir mantener con más exactitud la altura del monoplace desde el suelo y, al mismo tiempo, averiguar datos que aclaren por qué las lecturas aerodinámicas en el túnel del viento no corresponden con los datos que se obtienen en la pista.

Mientras tanto, en el seno de Ferrari reina la discordia y todos se preguntan si de verdad Barnard es

aquel mágico ingeniero capaz de hacer coches campeones del mundo. Junto a esto, Jean Todt se encuentra desconcertado al ver que una infraestructura con Lauda como consejero, Barnard en la faceta de director técnico, Lombardi y Goto dedicados a los motores, todo el respaldo económico y técnico de Fiat y él como artífice de la más maquiavélica organización, no

logra reducir ese segundo y medio por vuelta que distancia los coches de Maranello del Benetton B 194.

Seguramente, el grave problema de Ferrari es el exceso de medios y la gestión industrial de un equipo artesanal, en resumidas cuentas, un simple problema de mentalidad.

GIGI CORBETTA

MOMO FERRARI ENGINEERING

PARA TU COCHE, LA NUEVA LLANTA MOMO





PROTAGONISTAS



COMPLETA LA DECENA

Con su reciente victoria, la tercera, en las 24 Horas de Le Mans, Hurley Haywood se convierte en el décimo piloto que ha ganado al menos tres veces la mítica carrera. El triunfo se suma a las 28 victorias que ha acumulado en el campeonato Imsa: cinco corresponden a las 24 Horas de Daytona y dos a las 12 Horas de Sebring.



PROYECTO PARA JOVENES

Ferran Jordá es el piloto elegido para el equipo Junior que Sony Mobil y Baporo han creado para proporcionar ayuda a los más jóvenes. Integrándolos en la disciplina de un equipo profesional en el que pueden adquirir una completa formación. Jordá, de 18 años y proveniente del karting, contará con un BMW M3 con especificaciones CET'94.

DE NUEVO EN ACTIVO

Pasado el mal trago que le ha mantenido apartada de las carreras, Balba González Camino ha vuelto de nuevo a su gran pasión.

Un angioma la tuvo alejada de los circuitos, a los que ha vuelto con un nivel de recuperación muy avanzado, tras las dos intervenciones quirúrgicas en la cabeza a que fue sometida en un hospital del estado de California. Desde aquí todos le deseamos su total recuperación para que pueda acabar la temporada brillantemente en la Copa Porsche.

Jordi Tarrés superó el 50

JORDI Tarrés sigue su racha de victorias en el Mundial de Trial, especialidad en la que está marcando records difíciles de superar. El piloto catalán, tras un dominio aplastante, ha sumado un nuevo triunfo a su extenso palmarés en el Trial de Estados Unidos. En la prueba americana, la segunda posición era también para un piloto de Gas Gas, Joan Pons, empatado con Tommi Ahvala. Marc Colomer -Beta-, era sexto, Angel García -Gas Gas-, decimosegundo, Amós Bilbao -Montesa- decimotercero y Gabriel Reyes -Montesa- decimoquinto. Tarrés encabeza el mundial con 128 puntos, seguido por Ahvala, 95, Colomer, 86 y Pons, 82.



Pobres resultados en Inglaterra

EN la décima carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3, celebrada en Donington Park, los tres pilotos españoles que siguen el certamen quedaron peor clasificados de lo que es habitual. En una jornada en que abundaron los accidentes, Pedro Martínez de la Rosa quedaba fuera de carrera al ser arrollado por otro participante, mientras que Marc Gené terminaba decimosexto, justo por delante de Iván Arias, que logró remontar hasta esta posición desde la vigesimosegunda posición que había ocupado en la parrilla de salida. Una vez más el vencedor fue el líder del Campeonato, Jan Magnussen.



Renault ya tiene el «kit car»

LA marca del rombo tiene un enorme interés en que prospere el proyecto de Mundial de Rallyes con los denominados «F-2», coches con dos ruedas motrices y motor de dos litros atmosférico. Para que estos coches puedan ofrecer un buen espectáculo, la FIA autorizará la realización de una serie de 50 unidades, para poder homologar unos kit que los dotarían de unas elevadas prestaciones. Estas unidades, denomi-



nadas *kit car*, permitirán trabajar en la inyección y escape de los motores y también será posible dotar a las carrocerías de apéndices aerodinámicos y

pasos ensanchados de ruedas, que darán lugar a unas vías más anchas.

En una visita a Renault Sport, a sus instalaciones en Antony, muy cerca de París, donde trabajan en los Renault Clio del Mundial de Rallyes bajo la dirección de Patrick Landon, la marca francesa mostró por primera vez el Clio 50 unidades. Un vehículo muy espectacular, con unos pasos de rueda con unos aletines muy exagerados, que de alguna manera hacen recordar al mítico R-5 Tour de Corse y que han permitido ensanchar las vías considerablemente, con el beneficio para la estabilidad que eso supone. También el frontal, muy agresivo, dispone de unas enormes entradas de aire para refrigerar frenos y motor. La mecánica con los cambios permitidos por el reglamento, da una potencia de 220 caballos.

También en Antony montan los Laguna que compiten en el BTCC, en la visita realizada a Renault Sport, tuvimos la ocasión de contemplar este modelo dotado con el alerón trasero y spoiler delantero que utilizarán en las próximas carreras.



PADDOCK

TIERRA EN ALMERIA

La cuarta cita del año del Campeonato de España de Rallyes de Tierra tendrá lugar en Almería y tendrá un recorrido de 256,800 kilómetros, con 81,360 cronometrados. En el Puerto Deportivo se centralizará el rallye, que discurrirá sobre un terreno muy duro, con zonas muy rápidas y otras viradas.

EL RALLYE DE CATALUÑA LISTO

Ya está lista la edición número 30 del Rallye Cataluña-Costa Brava, que este año no es puntuable para el Mundial pero sí para la Copa del Mundo de 2 litros de la FIA para Constructores. El rallye, del 1 al 4 de noviembre, tendrá 1.500 kilómetros y 433 serán cronometrados, de los cuales solo 16 kilómetros son nuevos respecto al pasado año. El número de tramos será de 22 y siete de ellos se repetirán dos veces, celebrándose el 80 por ciento de las pruebas especiales de día.



TROFEO IBERICO DE RAIDS

Para 1995 se quiere crear un Trofeo Ibérico y una Challenge Europa de Raids. La idea es que sean certámenes promocionales y que todas las clases estén representadas. El trofeo Ibérico constaría de dos pruebas en España y dos en Portugal, mientras que en la challenge también entraría Francia.

**PADDOCK****MANSELL QUIERE MAS**

Aunque todo apunta a la integración de Mansell en Williams Renault y a su debut en el gran Premio de Francia, el contrato aun no se ha firmado. La falta de acuerdo es económica, ya que el piloto pide más dinero, llegar a los 3.000 millones de pesetas, petición a la que se suma Carl Hass, que quiere llegar a los 4.000 millones para concederle la carta de libertad.

**Sí al Gran Premio de Italia**

EL Gran Premio de Italia, que se celebrará en septiembre, ya tiene luz verde. Una comisión formada por Gerhard Berger, Beghella Bartoli, director del Circuito de Monza, y representantes de la FIA han acordado las modificaciones necesarias para mejorar la seguridad del circuito. Los trabajos empezarán el día 27 de junio y las medidas acordadas son: asfaltar 1.600 metros de pista, ampliar la escapatoria

de la primera curva de Lesmo y retrasar 12 metros la tribuna y el guardarrail en esta zona, modificaciones que serán posibles al haber aceptado lo verdes que se quiten los árboles que impiden la remodelación, con la condición de que sean transplantados en otro sitio del circuito italiano. La Comisión ha considerado que estas medidas son suficientes y ha aceptado el estado actual de la parabólica.

Los GT concretan calendario

LA anulación de una carrera de Interse-ries, que debería celebrarse en España, pone las cosas más difíciles a Tomás Saldaña para concretar su participación en este campeonato. Saldaña no descarta correr alguna de las seis carreras que se celebrarán este año, pero su programa prioritario siguen siendo los GT, que ya

van concretando el calendario. Después de las 24 Horas de Le Mans, el Ferrari que patrocina Repsol, en el que Saldaña comparte volante con Alfonso de Orleans, correrá en Monza, Spa -coincidiendo con las 24 Horas- e Inglaterra y también estará, si se celebra, en la carrera prevista para Japón o Indonesia.

**GERHARD BERGER, UN AÑO MAS EN FERRARI**

Ferrari y Berger han renovado oficialmente el contrato que los unirá hasta finales de 1995, fecha en que también finaliza el compromiso de Alesi con la escudería italiana. Por otra parte, el piloto austriaco ha sido el encargado de probar las modificaciones técnicas que se utilizarán a partir del Gran Premio de Francia.

**Mucho calor en la pista**

ADEMAS del calor reinante, fruto de las altas temperaturas veraniegas, los participantes de las copas de promoción que se dieron cita en Montmeló, como complemento a la cita del CET, hicieron subir mucho más los grados en la pista.

La Copa Citroën ZX, una vez más,

con el director de carrera por parte de Javier y José Mora y Pablo Irizar, que pensaban que podrían dar algunas vueltas antes de formar la parrilla pasando por el pit lane, pero su sorpresa fue mayúscula cuando, al pasar por boxes, les impidieron volver a la pista y tuvieron que tomar la salida los últimos. Javier Mora, pese a salir desde atrás, realizó una magnífica carrera y finalizó en la novena posición.

La Copa Porsche 968 CS estuvo más caliente de lo habitual: Alvaro Bultó y Pedro Arpa, muy motivados por correr en casa, no midieron sus actuaciones y terminaron con más de uno fuera de la pista, entre ellos Emilio de Villota. La carrera la ganó Jesús Díez, autor del



Tras una bonita lucha, Jesús Díez fue el vencedor de la Copa Porsche 968, por delante de Miguel Ángel de Castro.

puso de manifiesto que es un trofeo muy disputado. La victoria fue para Michel Ferté, que fue el más fuerte ya en los entrenamientos, seguido muy de cerca por Pablo Irizar y Roger Morback. En la carrera, tras una primera mitad apasionante, en la que se alternaron en cabeza Ferté y Morback, el piloto francés pudo hacerse con una cómoda distancia que mantuvo hasta el final. Goiburu, que partía desde el cuarto puesto de la parrilla, se quedó muy retrasado en las primeras vueltas y tras remontar posiciones logró la tercera plaza del podio. La carrera se quedó un poco deslucida en la lucha por las primeras posiciones, a causa de un malentendido

tiempo más rápido en entrenamientos, tras mantener un mano a mano con Miguel Ángel de Castro. Tercero fue Miguel Ángel López, que rodó muy cómodo, mientras que Balba González Camino, que sigue recuperándose, finalizó cuarta. Quinto fue Santiago Martín Cantero, que parece contar ya con un coche más competitivo.

Los participantes de la Copa Citroën AX ofrecieron una vez más un buen espectáculo; el triunfador fue Vicente Vallés, que tuvo el acoso permanente de Alfredo Mostajo, cruzando ambos la meta en un pañuelo. Tercero fue Ángel Romero. En Vehículos Históricos el vencedor fue Vicente Saez, con un Porsche 911.



Entre los AX venció Vallés. Roger Morback (abajo), segundo en la Copa ZX.

**CLASIFICACIONES****COPA CITROEN ZX**

1º Michel Ferté, 24.21.485; 2º Roger Morback, 24.46.934; 3º Iñaki Goiburu, 24.57.449; 4º Ignacio Hervás, 24.58.478; 5º Ricardo G. Gallano, 24.58.630.

COPA PORSCHE 968 CS

1º Jesús Díez, 23.14.502; 2º Miguel Ángel de Castro, 23.15.975; 3º Miguel Ángel López, 23.28.675; 4º Balba González, 23.51.969; 5º Santiago Martín, 23.55.437. GENTLEMAN DRIVER: 1º J. Palencia, 24.07.766; 2º F. Fdez. Ochoa, 24.11.510; 3º P. Arpa, 24.18.091.

COPA CITROEN AX

1º Vicente Vallés, 25.08.347; 2º Alfredo Mostajo, 25.08.595; 3º Ángel Romero, 25.10.888; 4º José M. Jimenez, 25.12.840; 5º Martín Egaña, 25.13.198.

TROFEO VEHICULOS HISTORICOS

1º Vicente Saez (Porsche 911), 19.34.213; 2º Jorge Serra (Lotus Elan), 19.58.813; 3º Simon Watson (Austin Mini Cooper), 19.59.327; 4º Manuel Saez (Porsche 911), 20.08.909; 5º Isidoro Bajo (Porsche 911), 20.16.806.



Josep Bassas en «su casa» contó con el inestimable apoyo de los suyos.

DEPORTE

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS/MONTMELÓ

Aplastante dominio de Alfa Romeo

Alfa Romeo sigue mostrándose superior a sus rivales; en Montmeló ha logrado un apabullante doblete, encabezado por Adrián Campos. Villamil, con su segundo puesto, se afianza en la clasificación.



Ricardo García Galiano se adjudicó la victoria entre los Turismos.

TRAS las últimas carreras, en las que Alain Ferté, a los mandos del BMW 318 del equipo de Teo Martín, logró la victoria, y todo parecía indicar que en la segunda parte del campeonato la disputa iba a ser mayor, en el circuito de Montmeló ha vuelto a quedar claro que quien quiera ganar a los Alfa Romeo 155 va a tener que poner mucho interés. Sobre la pista catalana, los coches italianos han demostrado que siguen en forma con una aplastante superioridad; con Adrián Campos a la cabeza, secundado por Luis Villamil, han conquistado un sensacional doblete, cruzando la línea de meta sin ningún tipo de oposición y con una ventaja sobre sus rivales mayor que en otras ♦♦♦

pruebas. Ya desde el principio se pudo comprobar que las «balas rojas» eran los coches favoritos; en los entrenamientos desplazaron a su más inmediato seguidor, Luis Pérez-Sala con el Nissan Primera a más de un segundo y a Carlos Palau con uno de los Ford Mondeo a segundo y medio. El resto de la competencia tenía sus más y sus menos para poner los coches a punto. Ferté acudía a Montmeló con un coche muy lastrado, tras sus dos últimas victorias, y poco podía hacer para acercarse a los hombres de cabeza. En Opel el mejor hombre era Arqué, mientras que Albacete, con problemas de suspensiones, contaba con un Vectra inconducible. El problema del Opel era debido a que los amortiguadores delanteros, cuando se calentaban, se quedaban gripados; el genio del ingeniero del equipo, Josep Castañé, hizo posible encontrar el problema y hacer un coche competitivo para la carrera.

Entre los turismos era Bassas, con su habitual BMW M-3, el que conseguía el mejor tiem-



po, seguido de los pilotos de los Ford Escort Cosworth, García Galiano y Barrios; éste último, además de presentar decoración nueva en su montura, acudía a esta carrera con unas suspensiones más evolucionadas. Tras el trío de cabeza, Andreescu, con un BMW M-3 muy bien afinado, marcaba un magnífico crono. Un poco más atrás se situaba Goiburu, que no pudo terminar la tanda de entrenamientos al romperse el cigüeñal de la mecánica del BMW M-3, lo que obligó a su equipo a trabajar duro para poder cambiar el motor

Josep Arqué llevó al Opel Vectra al tercer peldaño del podio. En Opel tuvieron que emplearse a fondo para solucionar los problemas del coche de Albacete. Barrios estrenó decoración en el Cosworth.



MONTMELO DESDE EL BOX

Cambio de neumáticos. Rafael Barrios decidió cambiar de marca de neumáticos en Montmeló; desde la carrera catalana hasta final de temporada usará Dunlop en vez de Pirelli.

Buena idea. Al igual que sucede en otros países, en España se ha abierto, durante un tiempo de 30 minutos, la línea de boxes para que los aficionados puedan acercarse



a los coches y a los pilotos. Estos últimos hacen felices a sus incondicionales firmándoles autógrafos. En Montmeló, un total de 2.000 personas pasaron por los boxes a ver de cerca a sus ídolos.

Pruebas en Alcañiz. A medida que se acerca la carrera de Alcañiz, la polémica, como sucede cada año, aumenta. Este año está motivada porque los Superturismos, con mucha menos maniobrabilidad que los Turismos, tienen muy difícil desenvolverse por las calles de la localidad turolense. Para evitar problemas, los equipos se han dado cita en Alcañiz para comprobar sobre el terreno la capacidad de maniobra de estos coches.

El mejor de Europa. El equipo de Teo Martín, totalmente privado, es el único de Europa que es-



tá cosechando triunfos para BMW. Por este motivo ha recibido una invitación de BMW Motorsport para participar en las 24 Horas de Spa. El coche, un BMW 318, lo pondría la central alemana y el piloto del equipo español, Alain Ferté, aún no se sabe con quien hará equipo, puede compartir volante con Winkelhok o Nelson Piquet.

Un buen proyecto. El equipo Baporo presentó en Montmeló su proyecto de equipo Junior con Ferrán Jordá. La idea es permitir a un pi-

loto joven tomar experiencia en competición al máximo nivel. Este proyecto contó con el apoyo de todos, los pilotos del Campeonato de España de Turismos no dudaron en apadrinar y aconsejar al joven piloto catalán.



para la carrera. El grupo lo cerraron el junior Ferrán Jordá y Rodolfo Zonno.

En la carrera de Montmeló hubo una gran novedad, la salida fue lanzada. Previamente, en el warm up, se hizo un ensayo para que los que no tenían experiencia en este tipo de arrancada supieran como se hacía. Llegó el momento de la verdad y todos salieron a la perfección, consiguiendo que, al final de recta, cada cual estuviera en su sitio; los Superturismos por delante y los Turismos cerrando el pelotón, evitándose los toques que se han sucedido en las carreras anteriores.

Desde los primeros compases de la carrera, los Alfa Romeo comenzaron a distanciarse, siempre con Campos a la cabeza, seguido de Villamil, posiciones que no cambiaron a lo largo de la carrera. Por detrás, hasta mitad de carrera, hubo una interesante lucha por el tercer puesto, Palau consiguió salir muy bien y se situó tercero, puesto que pudo mantener mientras sus neumáticos aguantaron; después tuvo que ceder el puesto a un Arqué muy motivado, que conseguía llevar al Vectra a la tercera posición. Antonio Albacete, con un coche ya conducible, tras ir remontando posiciones acabó cuarto. Carlos Palau, con los neumáticos prácticamente en las lonas y con un vehículo imposible de controlar, finalizó en quinta posición. Por el camino se quedaron

Luis Pérez-Sala, que a consecuencia de una salida de pista rompió la dirección del Primera. Jesús Pareja también terminó fuera de la pista, a consecuencia de un toque de Antonio Albacete. Alain Ferté, el hombre fuerte de las últimas carreras, perdió la ocasión de puntuar al tener que abandonar por la rotura del rodaje de la rueda delantera iz-



Los neumáticos impidieron a Palau ser tercero.

quierda. La carrera de Turismos estuvo animada en las primeras vueltas, en las que se alternaron a la cabeza Bassas y Galiano, hasta que en el BMW de Bassas se rompió el motor y le cedió a Galiano una victoria fácil. La segunda posición fue para Barrios, que durante toda la carrera tuvo muy poca oposición. Goiburu, con un motor poco potente, jugó la baza de usar unos neumáticos duros, que le permitieron aguantar toda la carrera al mismo ritmo y pudo ir superando poco a poco a sus rivales. Tras el trío de cabeza finalizaron Zonno, Andreescu y Jordá. Tras la carrera catalana, el CET llega a su ecuador

con los Alfa en cabeza y Luis Villamil afianzado en la clasificación de pilotos. Por lo que respecta a los Turismos, el certamen se anima con Barrios y Galiano empatados en la cabeza de la tabla.

MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Adrián Campos (Alfa Romeo 155 TS), 25.14.713. 2º Luis Villamil (Alfa Romeo 155 TS), 25.17.790. 3º Josep Arqué (Opel Vectra GT), 25.34.257. 4º Antonio Albacete (Opel Vectra GT), 25.37.171. 5º Carlos Palau (Ford Mondeo), 25.49.700.

TURISMOS

1º Ricardo G. Galiano (Ford Escort C), 26.24.290. 2º Rafael Barrios (Ford Escort C), 26.25.680. 3º Ignacio Goiburu (BMW M-3), 26.52.534. 4º Rodolfo Zonno (Ford Sierra C), 26.53.576. 5º Jon Andreescu (BMW M-3), 26.54.130.

ASI VA EL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS.

1º, Luis Villamil, 73 puntos. 2º, Adrián Campos, 65. 3º, Alain Ferté, 52. 4º, Antonio Albacete, 32. 5º, Luis Pérez Sala, 20. 6º, Josep Arqué, 30.

TURISMOS.

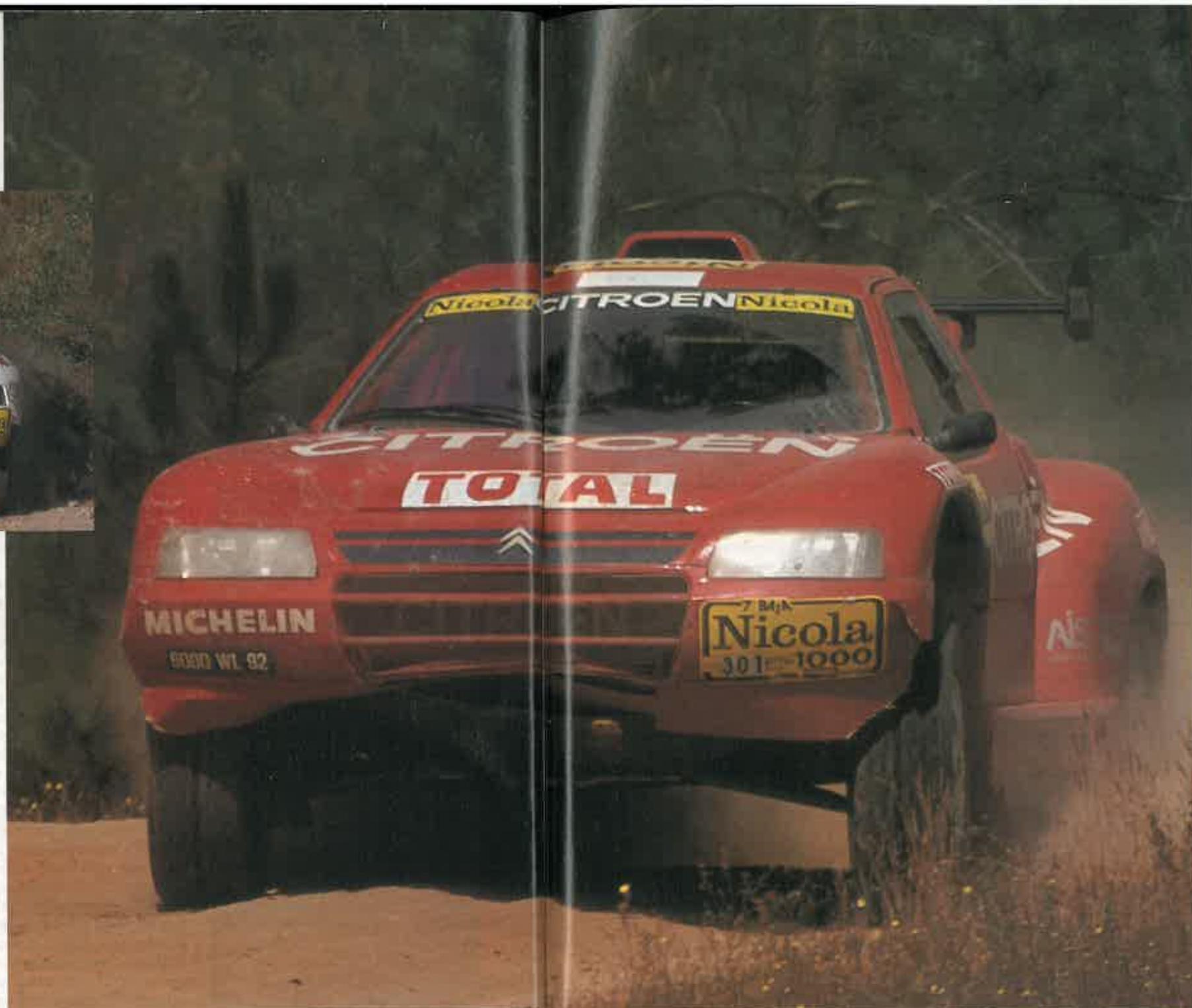
1º, Rafael Barrios y Ricardo García Galiano, 82 puntos. 3º, Ignacio Goiburu, 42. 4º, Gianni Giudici, 35. 5º, Rodolfo Zonno, 22.

BAJA NICOLA 1000



Campo de pruebas

La Baja Portugal ha sido un positivo banco de pruebas para Citroën y Seat, que iniciaban en esta carrera una nueva andadura. Mientras que el equipo francés estrenaba una nueva evolución del competitivo ZX Rallye Raid, con el que Pierre Lartigue se anotaba una nueva victoria, la marca española volvía a la actividad internacional con el Toledo Marathon, una de cuyas unidades colocaba Erwin Weber en la segunda plaza.



El portugués Joao Vassalo realizaba una excelente carrera. Ganaba la categoría T2 y colocaba el efectivo Mitsubishi Pajero tercero de la general.



Los españoles Ramón Dalmau y Javier Foj dieron la sorpresa en Portugal. Sin cometer errores y manteniendo un ritmo constante, el Mercedes 500 de Panama Jack fue cuarto.



CITROËN juega duro para volver a ganar la Copa del Mundo de Raids y por eso ha evolucionado el competitivo ZX Rallye Raid para adaptarlo a las singulares características de las Bajas, de trazados más sinuosos y estrechos que las pruebas africanas. Por eso los ZX han visto acortada su distancia entre ejes en 31 centímetros, lo que ha hecho necesario redistribuir el reparto de pesos y reducir el tamaño del coche. Además, cuentan con un nuevo turbocompresor, que aminora el tiempo de respuesta en aceleración y montan aire acondicionado, una sofisticación para un coche de competición que el director del equipo, Guy Frequelín, justifica argumentando que la potencia que se pierde por la utilización de la climatización se compensa con la comodidad que supone para los pilotos no tener que soportar temperaturas extremadamente elevadas -norma general en las Bajas, aunque no ocurrió así en Portugal-, comodidad que se traduce en una mayor concentración y mejores resultados.

Dos de estos coches, más pequeños, bajos y ligeros que sus antecesores, tomaron la salida en Portugal conducidos por Pierre Lartigue y Timo Salonen. Su suerte fue distinta, ya que, mientras el francés lograba la victoria, el finlandés debía retirarse. En su vuelta a la competición tras un largo paréntesis, algo similar ocurría con los Toledo Marathon de Seat Sport; José María Serviá se veía obligado a retirarse, mientras su compañero de equipo, el alemán Erwin Weber, lograba una excelente segunda plaza que confirmaba su afirmación de que el Seat cuenta con una excelente base técnica y tiene un buen potencial, sobre todo para las Bajas.

Más de 300 equipos -126 coches y 182 motos- tomaban la salida en la prólogo y, entre ellos, Salonen y Gallagher eran los más rápidos, marcando ocho segundo menos que sus compañeros Pierre Lartigue y Michel Perin, que habían escogido ruedas más estrechas para el eje delantero que para el trasero y cuyo ZX, a diferencia del de Salonen, no contaba con cambio secuencial. Por su parte, los Seat Toledo, un segundo más lentos que el ZX de Lartigue, acababan el recorrido marcando el mismo tiempo y el Peugeot Proto del portugués Joaquim García era quinto.

El sábado, nada más iniciar- ♦♦♦



Paulo Marques impuso su Honda entre las motos. Citroën demostró su poderío con el espectacular montaje de la asistencia.



se los 700 kilómetros de la carrera, el potencial de los Citroën comenzó a notarse y un combativo Lartigue, que quería sacarse la espina de la prólogo, comenzó a distanciarse segundo a segundo de Salonen, mientras que los Toledo de Weber y Serviá también rodaban muy juntos y mantenían la tercera y cuarta plaza con comodidad, por delante del portugués Joao Vassalo, que era quinto con el Mitsubishi Pajero con el que ganó la última edición de la Alta Alcarria.

Si las mecánicas no hubieran fallado estas posiciones se hubieran mantenido hasta el final, pero primero se rompía el turbo del Toledo Marathon de José María Serviá y Enrique Oller, a falta de 300 kilómetros para la meta y, pese a los esfuerzos del equipo por continuar, se per-

dió demasiado tiempo y se tomó la decisión de abandonar. Más tarde, apenas cien kilómetros antes de la llegada, el radiador de agua dejaba fuera de carrera a Salonen y Gallagher. Con estos abandonos, Erwin Weber y Manfred Hiemer podían cerrar el reestreno de Seat con una segunda plaza, mientras el Mitsubishi Pajero de Joao Vassalo y Antonio Caiado subía al tercer escalón de podio y se anotaba la categoría T2. Por su parte, los españoles Ramón Dalmau y Javier Foj, con el Mercedes 500 de Panama Jack, lograban una excelente cuarta plaza, por delante del Mitsubishi Pajero de Jean Fontanay, que se anotaba la categoría T1.

Poca suerte tuvieron los otros dos equipos españoles en la prueba, ya que José María Ginés y Jaime Racionero -45 en la prólogo- quedaban

apeados a 70 kilómetros de la salida, al romperse un palier del Range Rover. Algo más tarde, el grupo delantero del Land Rover Defender dejaba apeados a David Barbagallo y Antonio Peñaranda. Abandonos a los que se unían el *buggi* de Jean Louis Schelesser y el Bourgoín Proto de Cyril Neveu.

Entre las motos, que sólo hacían 300 kilómetros de recorrido, Paulo Marques, con Honda CR, era el dominador absoluto, ganando la carrera a pesar de correr con un dedo dislocado. Segundo era Joaquim Lima, con KTM, que mantuvo una dura lucha con la TM Enduro de Miguel Farrajota, el vencedor de la prólogo. El único español, Fernando Gil, con Yamaha KTM, acabó decimotercero. ●

TEXTO Y FOTOS: MARIA JESUS BENETT

CLASIFICACIONES

COCHES: 1º Lartigue-Perin (Citroën ZX Rally) 9 horas, 31 minutos, 25 segundos; 2º Weber-Hiemer (Seat Toledo Marathon) a 40 min, 35 seg; 3º y 1º T2, Vassalo-Caiado (Mitsubishi Pajero) a 58 min, 45 seg; 4º Dalmau-Foj (Mercedes 500) a 1h, 20 min, 52 seg; 5º y 1º T1, Fontanay-Musmarra (Mitsubishi Pajero) a 1h, 30 min, 21 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

MOTOS: 1º Marqués (Honda CR) 4 horas, 33 minutos, 15 segundos; 2º Lima (KTM Exc) a 2 minutos, 18 segundos; 3º Farrajota (TM Enduro) a 4 min, 20 seg...; 13º Gil (Yamaha KTM) a 20 min, 20 seg.



La rotura del turbo hizo perder demasiado tiempo a Serviá y el equipo abandonó.



Mía Bardolet lograba en Orense su primera victoria del año, estrenando al fin la esperada llanta de 17 pulgadas.



RALLYE
ORENSE

El primero de Mía

Mientras que el pasado año, Mía Bardolet comenzaba su andadura en el Campeonato de España con victoria, en la temporada 94, el actual campeón ha necesitado seis carreras para poder firmar su primer triunfo.



Una rotura en el autoblocante impidió al piloto Luis Climent luchar por la victoria, como había venido sucediendo en los rallyes celebrados hasta el momento.



David Guixeras llevó una vez más su vehículo, un Peugeot 106, hasta el final del rallye, pese a un aparatoso accidente, sin consecuencias, acontecido durante el desarrollo del segundo tramo.

VISTA la superioridad del Renault Clio con Oriol Gómez en lo que va de año, Mía Bardolet tenía puestas sus esperanzas en una modificación técnica sobre su coche para poder dar alcance a su rival: las llantas de 17 pulgadas de diámetro. Las ha estrenado en Orense y ha ganado.

Pero que nadie crea que ésta ha sido la causa por la que Bardolet se ha subido a lo más alto del podio en la capital gallega. Se han producido una serie de circunstancias que le han favorecido.

En primer lugar, el abandono de

Oriol. De nuevo, el piloto de Renault ha sido más rápido que sus rivales, de los que fue distanciándose tramo a tramo. Excepto en el primer tramo, que ganó Climent, Oriol se impuso en todos los tramos de la primera etapa, llegando a mitad del rallye con 21 segundos sobre Bardolet y 35 sobre Climent. El levantino, tras ser una vez más el primer líder, no pudo en Orense acosar a Oriol como en rallye anteriores, ya que el diferencial autoblocante de su Opel Astra se rompió en el segundo tramo, sin posibilidad de ser reparado, ya que las cajas de cambios (y en es-

te caso, el autoblocante, con el que forma cuerpo), se precintan al iniciar la prueba y no pueden ser cambiadas.

Con una cierta comodidad, Oriol llegaba al parque de trabajo de Orense a mitad de rallye, para que sus asistencias procedieran a las revisiones de rigor. Por precaución, se decidió a cambiar el embrague del Clio. Pero la fortuna no estuvo esta vez de parte del equipo. Como ocurre algunas veces, la reparación se complicó, la nueva pieza no entraba en su alojamiento, comenzaron los nervios y, lo que debería durar 20 minutos se prolongó hasta cerca de una hora. Los 15 minutos permitidos de retraso en el control se rebasaron y finalmente Oriol tuvo que marcharse del rallye.

Bardolet se encontró, pues, en cabeza, seguido por su compañero de equipo a 13 segundos, pero sin posibilidades de plantearle un ataque a fondo. Sin autoblocante, bastante tenía Luis con defenderse del acoso de Borja Moratal, cuyo Peugeot 306, en su segunda salida, ya comienza a apuntar cosas buenas y si no fuera por un motor que fallaba desde el primer tramo, bien podría haberse mezclado en la lucha por la cabeza. A cuatro tramos del final, Moratal marcaba el primer *scratch* de la historia de esta coche, situándose a tan sólo 11 segundos de Climent. Pero fue el canto del cisne para el bravo piloto madrileño, porque el motor del Peugeot dijo también adiós.

Si por los puestos de arriba se acababa el interés, por los puestos siguientes, en cambio, la pelea fue intensísima en los últimos tramos y cinco pilotos optaban al tercer puesto: los dos «pequeñines» de Peugeot, Guixeras y Azcona; Miguel Martí-

nez Conde, con su Clio Williams «cliente», Germán Castrillón con el Ford Cosworth Grupo N y la francesa Christine Adriano, que había venido del país vecino, con un modesto Citroën AX, precedida con el título de vencedora de la Copa del Mundo de Damas en algunos rallyes del mundial y que dio mucho más juego del esperado.



El Peugeot 306 de Borja Moratal apunta muy buenas formas. Aunque tuvo que abandonar, en su segunda participación ya marcó el primer *scratch* de su carrera.



De nuevo Oriol Gómez fue el piloto más rápido, pero un incidente mecánico le dejaba fuera de la carrera cuando la estaba dominando con toda comodidad.

nez Conde, con su Clio Williams «cliente», Germán Castrillón con el Ford Cosworth Grupo N y la francesa Christine Adriano, que había venido del país vecino, con un modesto Citroën AX, precedida con el título de vencedora de la Copa del Mundo de Damas en algunos rallyes del mundial y que dio mucho más juego del esperado.

En los primeros instantes, Guixeras se hizo con los mandos, pese a un incidente en un tramo de enlace, mientras calentaba sus neumáticos, saldado sólo con la parte posterior de su Peugeot destrozada. Tras él,

Martínez Conde, la francesa y su compañero Azcona, algo menos inspirado en estos primeros compases. Castrillón, sin servodirección en su Cosworth, se retrasaba ligeramente. Conforme pasaban los tiempos, Guixeras se distanciaba en cabeza, y su compañero se alejaba. Pero al caer la tarde, Castrillón, ya con servodirección, comenzaba a atacar y, favorecido por la temperatura más fresca, los caballos llegaban al motor turbo de su montura, logrando la tercera posición y la victoria en Grupo N (que nadie le discutía) en el último tramo. Si en el pasado

Llanes, el ferrolano no estaba brillante, en Orense ha cuajado un excepcional rallye, afianzándose en la Challenge Ford. Martínez Conde también logra al final imponerse al Peugeot 106, mucho menos potente de Guixeras, mientras que Christine, que no había entrenado tanto como sus rivales, tenía que inclinarse ante el acoso de Azcona. Al final, el orden es: Castrillón (Ford), Martínez Conde (Clio), los dos Peugeot y el Citroën. Memorable de nuevo la actuación de los 106 que ya acumulan diez salidas y diez llegadas. Todo un récord.

Entre las copas de promoción, triunfo relativamente cómodo del mayor de los Azcona tras la retirada

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Bardolet-Romani (Opel Astra GSI), 1.54.23. 2º Climent-Muñoz (Opel Astra GSI), a 30". 3º Castrillón-Castrillón (Ford Escort Cosworth), 1º grupo N, a 5'07". 4º Martínez Conde-Alonso (Renault Clio Williams), a 5'16". 5º Guixeras-Albadalejo (Peugeot 106 Rallye), a 5'19". 6º Azcona-Billmaier (Peugeot 106 Rallye), a 6'15". 7º Adriano-Lalleme (Citroën AX GTi), a 6'28". 8º Garrido-Alvarez (Ford Sierra Cosworth), 2º grupo N, a 7'43". 9º Paz-García (Ford Sierra Cosworth), 3º grupo N, a 7'52". 10º Azcona-Louro (Renault Clio Williams), 4º grupo N, a 8'33".

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Luis Climent (Opel), 932 puntos. 2º Mía Bardolet (Opel), 841 puntos. 3º Oriol Gómez (Renault), 704 puntos. 4º David Guixeras (Peugeot), 536 puntos. 5º Jaime Azcona (Peugeot), 436 puntos.

del vigués Piñeiro, que se lo había puesto difícil en los primeros tramos y de nuevo Sergio Vallejo se impuso entre los Peugeot, en este caso, sin la menor oposición.

Climent, con su segundo puesto, se afianza en el Campeonato, ahora con Bardolet segundo. Pero es una situación ficticia. De seis pruebas, Oriol tiene tres victorias, Climent, dos y tres segundos puestos y Bardolet una victoria y tres segundos puestos. Quien mejor lo tiene es Oriol, pero todo puede suceder. ●

JOSÉ MARIA CERNUDA

GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO DE HOLANDA

Siguen los podios

El motociclismo español continúa su recuperación con paso firme. Alex Crivillé y Alberto Puig siguen haciendo méritos para ser unos abonados al podio, sus respectivos tercero y cuarto valen casi lo mismo, y esta vez Jorge Martínez «Aspar» ha podido sacar toda su ciencia para subir al segundo puesto. Continuará...



Por fin, Jorge Martínez «Aspar», volvió por sus fueros. Una vez encontrada la estabilidad en su Yamaha, el piloto de Alcira logró subir al segundo cajón del podio de 125.



Pese a su mermado estado físico, debido a una sinusitis, Alex Crivillé luchó hasta el final, evitando que su compatriota Alberto Puig le superase en la línea de llegada.

POCO a poco se va haciendo camino y los pilotos españoles van remontando la crisis. Es un hecho establecido e indiscutible: tanto Alex Crivillé como Alberto Puig están entre los mejores de la categoría máxima. No son todavía tan fuertes como Doohan, Schwantz o incluso Kocinski, pero como se dice en el argot de las carreras «están ahí», y si de momento se han tenido que conformar con terceros puestos, no ha de tardar el día en que cualquiera de ellos pueda ganar un Gran Premio o aquel en que ambos estén en el podio. El sábado podía haber sido uno de esos días, pero Barros, otro de los integrantes de la nueva generación de pilotos, les ganó la partida en un circuito en que el brasileño tenía una deuda pendiente con el destino, puesto que el año pasado cayó cuando lideraba la carrera. Por su parte, «Aspar» está haciendo mejores carreras como pilo-

to ahora, en plena madurez, que en los años triunfales de Derbi. Verle sacar el genio y toda su ciencia para batallar con jovencitos que no le temen a nada es algo digno de ver. Su segundo puesto, merced a ese excelente pilotaje, pero también a que su Yamaha parece que va siendo cada vez más competitiva, es todo un augurio de mejores jornadas. Evidentemente, tenemos más pilotos, y de algunos podemos esperar más, pero no se puede tener todo en un mismo día...

Fiel a su tradición, el Gran Premio de Holanda disputado en la «Catedral» de Assen, atiborrada con 115.000 espectadores, resultó todo lo vibrante que cabía esperar. La carrera del cuarto de litro fue la única en que la pugna por la victoria fue mucho más corta de lo que estaba previsto, ya que el trío de italianos, formado por Biaggi, Capirossi y Romboni, tienen algo más que ♦♦♦



En 250 cc., la carrera tuvo un sabor netamente italiano: Biaggi se hizo con el triunfo.

DIEZ AÑOS

HACE diez años fui por vez primera a Assen. Era mi estreno como periodista en un G. P. de motos. Ese día «Aspar» ganó su primera carrera en 80 y Angel Nieto una de las últimas de sus noventa victorias, ésta en 125. Sito fue decimoquinto en el cuarto de litro, que avasalló Lavado, y en esa misma categoría militaba también un pupilo de Roberts llamado Wayne Rainey. En 500 ganó Randy Mamola. Son pues once «Dutch TT» seguidos y mucho han cambiado las cosas desde entonces, muchas alegrías he vivido gracias a las motos. Esa primera victoria de

«Aspar» marcó el arranque de la mejor época de nuestro motociclismo con los títulos del de Alcira, los de Sito, de Crivillé, de «Champi», las glorias de Garriga, Cardús, etc... Desde hace un par de años vivimos en la sequía, pero hoy, en Assen: «Crivi» y Puig han demostrado que tienen un lugar en la élite y «Aspar», que sigue siendo capaz de no perder la ilusión de alguien que comienza, como hace diez años. Ahora se me acerca una nueva década y de ella espero lo mejor. Ojalá que lo que hoy hemos vivido en Assen sea algo más que un buen augurio.



rivalidad deportiva entre sí. Pero Romboni cayó en la tercera vuelta cuando resistía al acoso de Biaggi, mientras que en el mismo giro también andaban por tierra Capirossi y un por fin recuperado Harada, al colisionar cuando el italiano iba a adelantar al japonés. Con ello Biaggi lo tuvo extremadamente fácil y pudo ganar la carrera sin despeinarse y de ese modo celebrar su vigésimo segundo cumpleaños. Por suerte eran cinco los pilotos que lucharon por la segunda plaza y si primero cabía esperar que fuese Bayle quien se impusiera, fueron a la postre Okada, Zeelenberg -llevado en volandas por el público-, Waldmann y Aoki quienes precediesen al famoso ex-crossista, que pecó de inexperto. Alejado de ellos, Luis d'Antín, fue séptimo «a causa del dolor de mi costilla rota tuve que marcarme un ritmo que me permitiera terminar la carrera», explicó el madrileño. Undécimo Checa, autor de una excelente carrera si tenemos en cuenta sus medios, decimosexto Maurel y vigésimo Hernández, mientras que Cardoso y de Juan no terminaron por culpa de sus respectivos motores.

La de 500 fue una carrera emocionante. Vistos los entrenamientos parecía que Doohan podría escaparse, por la superioridad que mostró y especialmente porque Schwantz se lesionó la mano en una caída. Esto obligó al tejano a correr con la mano izquierda enyesada y el manillar modificado, pero eso no le impidió hacer una excelente salida junto a Kocinski, aunque luego terminó quinto: «En mis condiciones eso es lo mejor que podía esperar», dijo. Doohan, sin embargo, no lo tuvo fácil porque Barros se encargó de complicárselo. «Pensaba poder escaparme, hice dos intentos pero no pude y decidí un último intento al final, que por suerte me salió bien. Ha sido una dura carrera» y una ventaja sobre el destino, añadimos, puesto que dos años antes aquí perdió el Campeonato y casi la pierna y hoy es un sólido líder.

También vistos los entrenamientos se podía presagiar que tanto Puig, segundo, como Crivillé, quinto, podían hacer algo grande. Casi lo hicieron, puesto que primero Crivillé rodaba con los dos líderes pero a consecuencia del fuerte resfriado que no consigue curar -una sinusitis- a media carrera estaba agotado y eso



En 125, tras la espectacular caída sufrida por Oetli, el japonés Tsujimura llegaba el primero a la línea de meta.



Barros se lo puso muy difícil a Doohan en la carrera de 500 cc. Se resarcía así de su caída en Assen el pasado año.



Alberto Puig llegó a ir por delante de Crivillé, hasta que cometió un grave error y aceleró antes de tiempo en la salida de un viraje.

permitió que, en un tremendo esfuerzo, Puig recuperase su retraso y adelantase a Crivillé a falta de tres vueltas. Eso hizo que el de Seva sacase todo su genio: «Es muy fuerte perder el tercer puesto al final y eché el resto» dijo el de Marlboro, que acosó al de Ducados hasta que éste cometió un error y aceleró antes de la cuenta a la salida de un viraje. Con ello el podio fue para el de Seva pero no por ello Puig estaba desanimado, puesto que ya ve la luz al fin de sus problemas físicos, ya que esta vez sus bra-

zos aguantaron la carrera completa. Lopez Mella sólo dio una vuelta mientras que Miralles volvió a puntuar merced a su decimotercer puesto.

La carrera de 125 fue una lucha en pelotón, aunque dos de los favoritos desaparecieron enseguida: Ueda se fue al suelo y Raudies rompió el motor. Luego Oetli, Sakata, Tsujimura y Bodelier parecieron ser algunos de los candidatos al triunfo que finalmente sería para Tsujimura, mientras que Oetli sufría una espectacular caída. Sin embargo esto es

CLASIFICACIONES

125 cc

1º Tsujimura (Honda), 39.07.728; 2º «Aspar» (Yamaha), 39.07.985; 3º Bodelier (Honda), 39.08.670; 6º Torrontegui (Aprilia), 39.24.982; 11º Alzamora (Honda), 39.52.866.

250 cc

1º Biaggi (Aprilia), 38.19.086; 2º Okada (Honda), 38.47.788; 3º Zeelenberg (Honda), 38.48.052; 7º D'Antín (Honda), 39.15.716; 11º Checa (Honda), 39.27.909; 16º Maurel (Honda), 39.58.268; 21º Cardoso (Aprilia), 35.30.596; 20º Hernández (Aprilia), 40.32.226.

500 cc

1º Doohan (Honda), 41.35.272; 2º Barros (Suzuki), 41.37.172; 3º Crivillé (Honda), 41.42.718; 4º Puig (Honda), 41.53.228; 13º Miralles (Roc), 43.31.748.

ASI VA EL MUNDIAL

125 cc

1º Sakata, 134 puntos; 2º Raudies, 80 p; 3º Oetli, 79 p; 6º Aspar, 61 p; 8º Torrontegui, 51 p; 23º Alzamora, 5 p.

250 cc

1º Biaggi, 128 puntos; 2º Okada, 116 p; 3º Caprirossi, 102 p; 7º D'Antín, 57 p; 15º Checa, 19 p; 25º Castilla, 3 p; 27º Cardoso, 1 p.

500 cc

1º Doohan, 161 puntos; 2º Schwantz, 119 p; 3º Kocinski, 87 p; 4º Crivillé, 83 p; 6º Puig, 77 p; 15º López Mella, 11 p; 22º Miralles, 7 puntos.

adelantar acontecimientos porque entre tanto un hombre hacía maravillas: «Aspar». Este iba remontando con una moto que había mejorado tras unos entrenamientos decepcionantes: «Es que recibimos piezas del Japón y unas iban bien y otras no, pero para saberlo había que probarlas». En la última vuelta el de Alcira se desencadenó jugándose «el todo por el todo» y encaramándose al segundo puesto, lo que hizo llorar de júbilo al ingeniero que había traído las piezas. Torrontegui también hizo una excelente carrera y fue sexto, pese a que a su moto le faltaba velocidad punta, y Alzamora también puntuó merced a su undécimo puesto. Giró de nuevo decepcionó porque, 22 en la parrilla, arrancó antes de la cuenta pero, al rectificar, la moto se ahogó -o eso parece-, posiblemente empujado por otro, se cayó. Nadie ha podido saber su versión de los hechos pero luego los mecánicos comprobaron que su Aprilia iba correctamente. Sus días parecen contados.

JOSÉ LUIS AZNAR



B A L L E S T A



**"Es tu última oportunidad
de hacerte con ella"**

Alex Crivillé.

¡este verano sí!



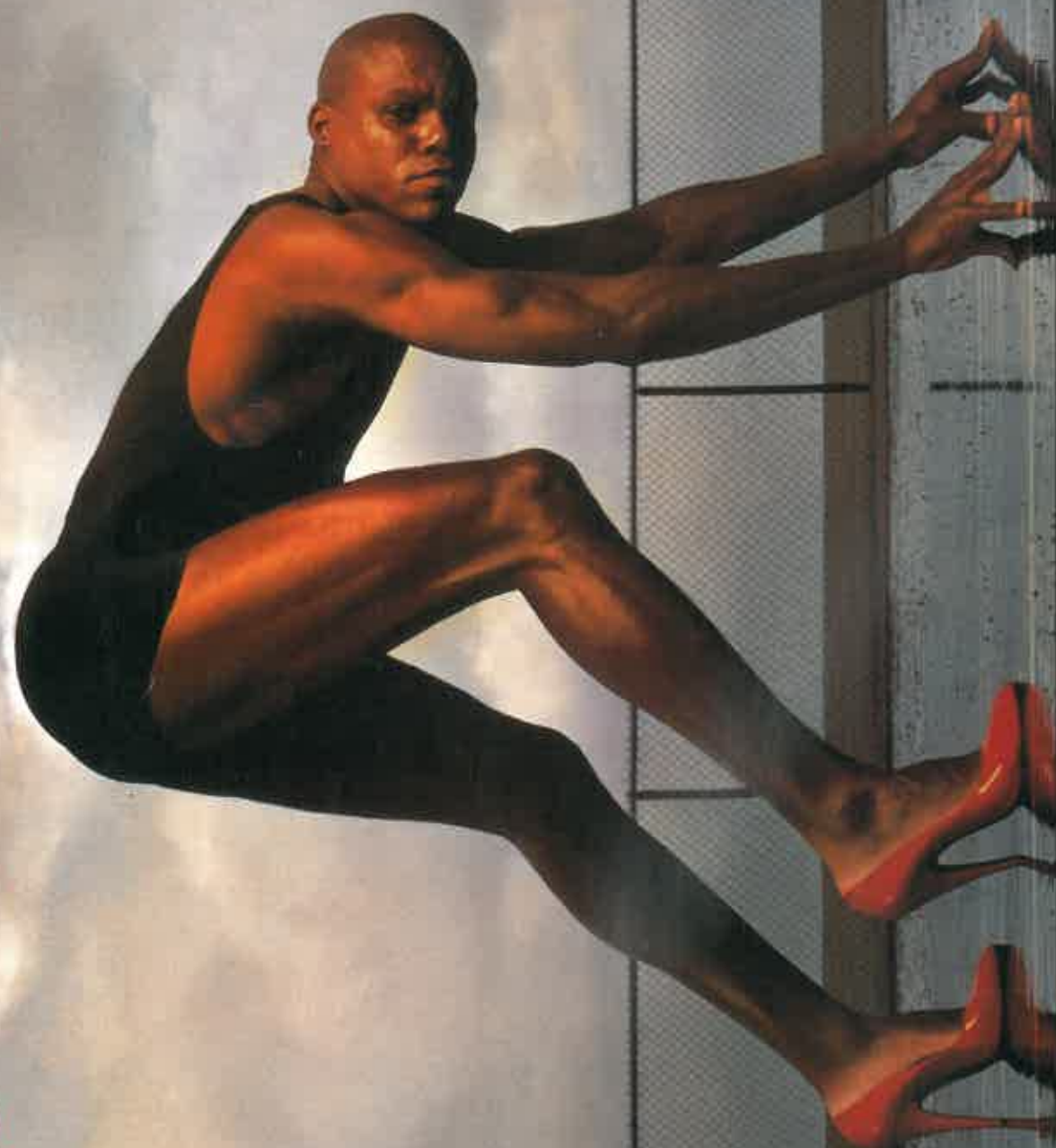
Honda ha hecho realidad la moto con que soñaba cuando empecé: la Honda NS1 réplica Crivillé, serie limitada. Una moto con tecnología puntera. Motor de 75 cc. Frenos de disco. Chasis en U invertida. Llantas de aleación y carenado integral. Hazte con ella. Es una oportunidad única. Si te animas, te regalo un casco digno de esta moto y firmado por mí.

*siempre
siempre
A. Crivillé*



HONDA
Come ride with us

LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA.
A 100 Km/h los Pirelli Vizzola desplazan suficiente agua para llenar una piscina cada 7 minutos.



SIEMPRE LA CONDUCCION.

PIRELLI

AL VOLANTE DEL FERRARI 355



SENSACIONES DE F1

Motor 16

5 de julio 1994 • Num. 559 • 375 ptas.



Korando Family
**AVENTURA
A BUEN PRECIO**

VACACIONES

VIAJES POR FRANCIA, AFRICA Y ESPAÑA • LOS COCHES MAS DIVERTIDOS • MOTOS DE AGUA • CIEN CONSEJOS PARA VIAJAR TRANQUILO • COMO CARGAR SU COCHE



Mitsubishi Space Wagon
SIETE EN LA CARRETERA



Böös Viva 3.100 U
CON LA CASA A CUESTAS